ADVERTENCIA, PIEZAS Y APUNTES,

SOBRE EL APRESAMIENTO

DEL VAPOR "TORNADO."

ADVERTENCIA,

PIEZAS Y APUNTES

QUE

SIRVEN DE COMPLEMENTO AL FOLLETO, PUBLICADO

A LO QUE PARECE,

Por el Capitan Mr. Eduardo M. Collier,

Y

QUE CONTIENE LOS DOCUMENTOS

QUE

SE REFIEREN A LA CAPTURA Y JUICIO DE APRESAMIENTO

DEL

VAPOR "TORNADO."

Ya es tiempo de hablar, porque pasó el tiempo de callar. El silencio en estos momentos sería señal, no de prudencia, ni modestia, sino de debilidad y sin razon.

CADIZ.

IMPRENTA Y LITOGRAFIA DE LA REVISTA MÉDICA,

A CARGO DE D. FEDERICO JOLY,

CALLE DE LA BOMBA, NUMERO 1.

FEBRERO 1867.

ÍNDICE.

Pág.ª

DICTÁMEN

SOBRE

EL APRESAMIENTO DEL VAPOR "TORNADO"

POR LA

FRAGATA "GERONA,"

EVACUADO

EL DIA 6 DE DICIEMBRE DE 1866.

EXCMO. SEÑOR:

En los autos que ha formado, por virtud de la comision que le confirió V. E. en 4 de Setiembre de este año, el juzgado de la Comandancia del Tercio Naval de Cádiz, para acreditar las causas y circunstancias de la detencion y apresamiento del vapor TORNADO por la fragata de guerra GERONA, la noche del 22 de Agosto último, á mas de cuatro millas de cabo Tristao, isla de Madera, y de los antecedentes, datos y comunicaciones oficiales que, referentes al vapor apresado y su otro compañero el *Cyclone*, existian y se han agregado, en espediente aparte, por la secretaría de la Capitanía General de este Departamento, resulta:

Que en 29 de Noviembre y 8 de Diciembre de 1865, el Ministro Plenipotenciario de S. M. en Lóndres, dando cuenta en la primera fecha del resultado de sus investigaciones y refiriéndose en la segunda á comunicacion que habia recibido del vice-cónsul de España en Glasgow, participó al Sr. Ministro de Estado que en el Clyde se estaban prepa-

rando dos buques corsarios para el Gobierno de Chile; uno de ellos llamado *Pampero*, que habia sido construido durante la guerra civil de América y fué detenido por el Gobierno inglés en el puerto de Liverpool, como sospechoso de estarse habilitando para el corso contra el comercio norteamericano; que dicho vapor *Pampero*, con el nuevo nombre de TORNADO, se alistaba en Glasgow, tan cautelosamente que solo se permitia la entrada á su bordo de los trabajadores que lo preparaban para salir á la mar; y que el otro buque que se aprestaba tambien en el Clyde era el *Cyclone*:

Que posteriormente en 6, 10 y 13 de Julio de este año, el gefe de la comision de Marina y la legacion de España en Inglaterra, avisaron al Gobierno de S. M. se estaba reclutando gente en aquel pais para tripular buques chilenos y que se habian embarcado en un vapor procedente de Escocia, cerca del Nore, hasta el núm. de 343 hombres, los cuales luego de cobrar un mes, y muchos que fueron alistados en el acto, hasta tres meses adelantados de sus pagas y de recibir licores y provisiones, se amotinaron llamándose engañados porque se les destinaba á un barco mercante y no á un monitor como se les habia prometido al engancharlos; resultando del motin varios heridos y 28 desertores que se volvieron en un bote de à bordo á Gravesend; y que otro buque, que despues se averiguó era el vapor *Greatham Hall*, que llevaba tambien gente para el servicio de Chile y del Perú, habia sido detenido por la fragata de S. M. B. *Caledonia* y conducido á Portland: detencion á que seguramente hacian referencia los telégramas números 59 1.° VI y XI y la carta núm. 58 1.° XIII que el dia 11 de Julio dirigió D. Juan de Dios Merino Benavente, comisario de Marina de Chile, al ingeniero gefe de la misma República Mr. John Mac-Pherson, y que confirma la carta f.° 85 que en 30 del mismo mes escribió desde Greenock al maquinista del TORNADO Young, su padre, espresándole la alarma de toda su familia al saber la captura del Greatham-Hall, porque lo consideraba á bordo de este buque:

Que segun comunicaciones del Cónsul General de España en Hamburgo, de 17 y 28 de Julio, que amplió en 22 de

Setiembre, el vapor Cyclone llegó de Glasgow el dia 21 de Marzo à aquel puerto, donde permaneció y se le reunió el 18 de Junio el Tornado procedente de Leith: ambos buques manifestaron llevaban solo carga de carbon de piedra, aunque se decia trasportaban además gran cantidad de hierro del llamado Pik-iron, y públicamente en la Bolsa de Hamburgo que los dos habian sido vendidos al Gobierno chileno, rumor de que dicho cónsul no tenia entonces prueba alguna material, mas que há sido confirmado en cuanto al Cyclone, con el hecho de haberse tripulado con gente alistada para el servicio de Chile, que agentes de esta república le enviaron desde Inglaterra en el vapor *Berlin*, como consta por declaracion de D. Juan Mac-Pherson, ingeniero gefe de la Marina militar chilena y de las cartas números 57 1.° VIII y 58 1.° VIII, que con fecha 22 de Julio, le escribieron desde Hamburgo su hijo John C. Mac-Pherson y Mathew Gray maquinistas del Cyclone; y respecto al Tornado el mismo rumor se acredita con el hecho de su estraña y misteriosa aparicion y la de otros buques que le llevaban gente, armas, municiones y víveres en las islas de Faeroe:

Que habiendo salido el Tornado de Hamburgo el dia 14 de Julio despachado para Inglaterra con 54 hombres, en su mayoría alemanes, y lastre de carbon de piedra, al mando de un nuevo capitan llamado Cobby, se desvió de su rumbo y arribó el 18 de dicho mes á Quannesund, pequeña ensenada solo frecuentada de barcos pescadores, donde se reunió con los vapores *Imperial* y *Edith-Owen*, á los cuales se agregó el *Love Bird* que habia salido de Lóndres dos dias despues que el *Imperial*, el 12 de Julio, con un cargamento en todo igual de armas, pertrechos de guerra y provisiones, despachado tambien como el último para Gibraltar, á cuyo puerto no arribó ninguno de los dos, regresando ambos con los mismos efectos que, no habiendo podido trasbordar al Tornado, descargaron en Lóndres; que despues el 24 de Julio se presentó en Faeroe el *Waverley* buscándolos, y no encontrándolos, marchó sin comunicar con las Islas; que á bordo del Tornado iban Mrs. Campbell, padre é hijo, que se decian sus propietarios y armadores: la tripulacion de

este buque se habia contratado por tres meses y un salario exhorbitante para hacer un viage desde Hamburgo á Lóndres, que no podia esceder de seis dias y, sin embargo, se llamó luego engañada en Quannesund y se insubordinó, negándose á trabajar: á su ejemplo, los trasportes de los otros vapores se amotinaron tambien resistiendo su trasbordo al Tornado, y con noticia de lo que ocurria; el Gobernador de la Isla se constituyó á bordo de este buque, oyó las quejas, aquietó las dotaciones, hizo al capitan levar anclas y dirijirse al puerto principal de la Isla, y comprendiendo el objeto ilegal de la espedicion, para impedir todo acto contrario á la neutralidad de Dinamarca, obligó al Tornado á salir de Thorshavn sin permitirle tomar mas que el carbon necesario para regresar á un puerto inglés:

Que durante la permanencia del Tornado en Faeroe, Mr. Isaac Campbell, padre, se rompió una pierna y de su órden trasbordó á dicho buque Roberto Denhan, maquinista del *Imperial*: tambien trasbordaron de este vapor al Tornado los maquinistas Walker y Young, que como Denhan estaban contratados por Mac-Pherson y antes de su salida de Lóndres, á bordo del *Imperial*, para el servicio de Chile y habian recibido sus avances, segun la relacion de adelantos núm. 48, escrita de letra del comisario de Marina de aquella República, residente en Lóndres, D. Juan de Dios Merino Benavente:

Que las declaraciones de los mismos maquinistas y del primer piloto William Wyatt, sin embargo de las primeras denegaciones de este, de Walker y de Young y de la calculada reserva con que luego se espresaron, convienen en los hechos esenciales de la arribada del Tornado y del *Imperial* á Faeroe, disgusto y motin de la gente é intervencion del Gobernador de la Isla; habiéndose encontrado en el equipage de Young, dirigido à Denhan, un fragmento del periódico *The Greenock Telegraph* publicado el 6 de Agosto, que contiene parte de un articulo del *Observer* bajo el epigrafe de *Un corsario Feniano* en que se relacionan los sucesos de la espedicion del Tornado y otros buques procedentes de Hamburgo y de Inglaterra á Faeroe, y cuyo escrito obra íntegro en las actuaciones por haberse agregado para completarlo el

número correspondiente del *Greenock Telegraph*:

Que el relato del *Observer* sustancialmente está de acuerdo con las noticias que del Gobierno de Copenhague obtuvo y comunicó al Ministerio de Estado en 11 de Agosto y 17 de Setiembre el Ministro de S. M. residente en aquella córte y con los incidentes publicados por la *Gaceta de Colonia* del 7 y los periódicos de la capital de Dinamarca, El *Dagblad*, el *Sleswig Fidende* y *Scotland* de 9 y 10 de Agosto, acerca de la espedion del TORNADO: los dos primeros periódicos sospecharon que los buques reunidos en Faeroe eran fenianos, pero fueron rectificados al dia siguiente por los otros que, como el *Observer*, pensaron ó supieron que el TORNADO llevaba el propósito de armarse para hacer el corso contra el comercio español y que los demás buques que se le unieron en Quannesund le llevaban armas, gente y municiones de guerra con dicho objeto:

Que los sucesos anteriormente relacionados se comprueban tambien por las declaraciones juradas y solemnemente recibidas ante William Steedman Esq.re, juez de paz del condado de Edimburgo, el dia 31 de Julio, á tres marineros que pertenecieron á la dotacion del TORNADO y fueron desembarcados á la llegada de este buque al puerto de Leith, procedente de Faeroe: por los manifiestos de la carga con que salieron los dias 10 y 12 de Julio respectivamente de Lóndres los vapores Imperial y Love Bird despachados para Gibraltar: por el certificado espedido por el capitan interino de este último puerto sobre la no llegada al mismo de los mencionados dos vapores: por la certificacion del consulado inglés de Hamburgo y periódicos que acompañó la real órden de 29 de Setiembre y por las noticias que contienen las comunicaciones y números del Lloyd's List, adjuntos á las reales órdenes de 1.°, 6, 22 y 30 de Octubre:

Que segun aviso del Ministro de Inglaterra al cónsul español de Hamburgo, el vapor *Cyclone* debió dejar este puerto la noche del 17 ó la mañana del 18 de Julio, con 59 hombres y lastre de carbon de piedra, pero luego á consecuencia de noticias que circularon sobre el apresamiento del TORNADO, rumor equivocado á que debió dar orígen la de-

tencion de otro buque por la fragata de S. M. B. Caledonia, el vapor Greatham-Hall que estaba al servicio de los agentes de Chile en Lóndres, suspendió su salida, esperó y recibió en el vapor *Berlin* de Inglaterra nueva tripulacion, y cambiando su sobordo se despachó para Rio Janeiro, aunque en Hamburgo se decia, como antes del TORNADO su compañero, que iba para Chile; y haciéndose á la mar el 28 de Julio, arribó el 30 del mismo mes á Great-Yarmouth, donde fué detenido el 2 de Agosto en virtud de reclamaciones del Ministro de S. M. en Londres, y como sospechoso de infringir los deberes de neutralidad; mas por falta de las pruebas, difíciles de obtener, que para estos casos requieren las leyes de Inglaterra, se le declaró libre, y al dia siguiente salió para Falmouth, de donde se hizo á la mar con 66 hombres de tripulacion, cargo de carbon de piedra y lastre de hierro para Madera, á cuya isla no se sabe todavía haya arribado, ni tampoco á Rio Janeiro:

Que la noticia anticipada al Gobierno por el Ministro Plenipotenciario de S. M. en Lóndres, en 29 de Noviembre y 8 de Diciembre de 1865 de que en el Clyde se aprestaban para el Gobierno de Chile los vapores *Pampero* y *Cyclone*, noticia que siete meses despues circuló públicamente en la Bolsa de Hamburgo y confirmada respecto del TORNADO en Faeroe, fué repetida por la prensa de Copenhague y de Escocia, ha sido ratificada por los periódicos peruanos el *Nacional de Lima*, que en su número del 25 de Agosto, tres dias despues del apresamiento del TORNADO, comunicó á sus lectores que los agentes chilenos habian adquirido en la Gran Bretaña los buques *Pampero* y *Cyclone*, y en el de 8 de Octubre designó al primero con su nuevo nombre de TORNADO, considerándolo en esta última fecha presa ya con su compañero de los españoles; y el *Comercio de Lima* del 12 de Setiembre que enumeró entre los buques de la Escuadra aliada á las corbetas, que estaban para llegar, Pampero y Cyclone:

Que procedente de Faeroe llegó el TORNADO á Leith y luego que fué admitido á libre plática, cambió de capitan y de tripulacion, recibiendo á su bordo maquinistas, fogoneros y paleros contratados para el servicio de Chile por John Mac-

Pherson, que se embarcó tambien con la plaza de tercer piloto:

Que por encargo del mismo Mac-Pherson, que dió segun ha declarado de órden del contador Merino Benavente, el capitan Fowler contrató cuarenta marineros para el servicio de Chile, los cuales debieron distribuirse como los maquinistas, fogoneros y paleros, entre los vapores Cyclone y Tornado:

Que este último buque salió de Leith con tal precipitacion, segun han declarado los maquinistas George Nicol, William Stewart, Robert Denhan y Peter Campbell y el herrero Andrew Sillars, que estos dos no llegaron à tiempo de firmar el roll, sin embargo de que estaban contratados desde el mes de Julio, y esperando en New-Castle la órden de Mac-Pherson para embarcarse, y varios marineros y fogoneros se quedaron en tierra, teniendo el capitan que contratar en los momentos de hacerse á la mar, para suplir la falta de los últimos, á los estivadores del carbon que se vinieron hasta sin ropa: circunstancia esta última que confirman Robert Kinlock, Alexander Campbell, John Govans, James Mac-Lane, Hugh Mac-Tadyan, William Anderson, John Nelson, Thomas Evans, Andrew Davidson, William Robertson, Peter Garriock, James Well, Thomas Robertson, John Nolem, Hamilton Oliver, Thomas Tompson, James Smith y los mismos estivadores; añadiendo Robert Denhan, que no sabia la causa de la precipitada salida del Tornado de Leith, pero que la prisa fué algunas horas despues de la llegada á bordo de Mac-Pherson:

Que esa misma precipitacion en la salida de Leith se revela en la documentacion del Tornado, cuyo roll, fué adicionado en la mar con fechas supuestas, y cuya patente de Sanidad no comprende la totalidad de las personas que venian á bordo, y en el hecho tambien de que los oficiales de cargo no aparecen entregados formalmente de los suyos respectivos:

Que desde Leith se dirigió el Tornado à la isla de Madera, fondeando el 21 de Agosto á las 2 de la tarde en Funchal, para proveerse de carbon, víveres y gente, en cu-

yo puerto pensaba permanecer su capitan, hasta el 23 de dicho mes, segun lo declarado por el contramaestre Eduardo Hughes y los marineros Francisco Ferreira, Nicolás P. Nebrija y Manuel Martinez; pero habiendo la tarde del 22 señalado el castillo de Loa, *fragata de guerra á la vista*, el capitan del Tornado, ordenó á su primer maquinista Mr. George Nicol, encendiese los fuegos, sin darle tiempo, ni permitirle componer la máquina que, aunque funcionaba bien, tenia escape de vapor de un lado al otro del émbolo que destruia parte del vacío y lo mismo en la válvula de distribucion y algun desarreglo en el aparato de suspencion del hélice; y que luego que el mismo capitan se persuadió que la fragata señalada era española, activó los trabajos para salir y fué á tierra para alistarse de papeles y avisar á los individuos enganchados, á quienes tenia citados para el dia siguiente fueran á bordo á cobrar sus avances, enrolándose de los quince que eran próximamente, solo cuatro, entre ellos Manuel Martinez, que no tenia permiso de las autoridades del Funchal, para embarcarse en el Tornado:

Que á las 8 de la noche del espresado dia 22 de Agosto el vapor Tornado salió de Funchal á toda máquina y con tal precipitacion, que dejó de recibir parte del carbon que habia pedido; se llevó al súbdito portugués Cayetano de Cámara que habia entrado en el buque solo por curiosidad de verlo y ni siquiera esperó la visita de fondeo, por cuya infraccion del reglamento de Policía del Puerto, una batería del mismo le hizo dos disparos sin bala para detenerlo:

Que sin embargo de este aviso, el Tornado continuó navegando en rumbo opuesto al de su derrota á Rio-Janeiro, muy inmediato à la costa, barajándola; circunstancia esta que, unida al aturdimiento de su capitan, á la embriaguez de la marinería y á la mala estiva, por no haberse completado el repuesto, defecto que ya en la mar trataron de remediar pasando carbon de proa á popa y reuniendo en este sitio la gente, facilitó á la fragata Gerona, que aunque de inferior andar conservaba sus líneas de calado y navegaba distante de la costa á rumbo directo, el poder seguir paralelamente de cerca al buque que, por sus maniobras se hacia tan sospe-

choso y alcanzarlo, fuera ya de las aguas neutrales, disparándole un cañonazo sin bala, pero continuando forzando su marcha, le disparó con ella, deteniéndose al tercer cañonazo, cuyo proyectil le pasó sobre la popa:

Que Mr. Eduardo M. Collier, capitan del TORNADO, contra lo que respectivamente afirman el contramaestre Hughes y los marineros portugueses, Ferreira, Nebrija y Martinez, su primer piloto Wyatt y el primer maquinista Nicol, ha declarado, que no salió precipitadamente de Funchal, en cuyo puerto solo pensó detenerse 24 horas; que no dejó de recibir en el mismo parte alguna del carbon que habia pedido; que la tarde del 22 de Agosto, al señalar el castillo de Loa *fragata de guerra á la vista*, estaba en tierra, y no se apercibió de la señal; y que hasta las 3 ó las 4 de la misma tarde no mandó encender los fuegos para salir aquella noche:

Que el espresado capitan sostiene, contradiciendo sus propios actos y declaraciones, que creyó innecesaria la visita de policía, y que teniendo sus papeles de Aduana listos, se hizo à la mar sin recibirla, cuando habia manifestado que pidió se le pasara á su consignatario: sobre este mismo hecho confiesa que oyó los dos cañonazos que le disparó la batería de tierra, pero que estando ya algo lejos no sabia si eran por él: tambien confiesa que navegó á distinto rumbo al de su destino y à corta distancia de la costa, y sin embargo de tener manifestado que la máquina funcionó bien y sin entorpecimiento alguno desde Leith á Funchal y que en este puerto no se le hizo reparacion alguna, añadió para cohonestar aquellos hechos que cambió de rumbo y se aproximó à la costa, porque dos ó tres dias antes de la llegada á Madera habia notado que el buque hacia un poco de agua por el sollado hàcia la parte de popa, que suponia entraba por el agugero del hélice, y con el objeto de volver al puerto si encontraba algun agua ó de anclar en cualquier otro parage, aunque no tenia temor, ni esperaba encontrar nada de particular en la máquina que pudiera obligarlo á fondear; concluyendo por declarar en vista de las fundadas observaciones del Señor comandante del Tercio, que el haber elegido á la salida de Funchal otro rumbo que el de su destino, habia sido solo un capricho suyo:

Que asímismo asegura Mr. Collier que el cambio de rumbo y navegacion sobre la costa y maniobras que ejecutó no tenian por objeto huir de la fragata española y que si no se detuvo al primer disparo sin bala que esta le hizo, fué tambien por creer no le iba dirijido, sin embargo de reconocer de que no habia ningun otro buque á la vista al cual pudiese llamar la Gerona, y de que esta, clara y manifiestamente navegaba en su demanda; y por último confiesa que aunque sabia perfectamente que debió haberse parado al primer cañonazo, no lo hizo porque estaba asombrado, hasta que la bala del cuarto pasó sobre su popa: aturdimiento impropio en un hombre de mar y mas estraño todavia en un capitan de los antecedentes de Mr. Collier, que ha sido oficial de la marina real inglesa y debe estar acostumbrado à las visitas en tiempo de guerra, dé los mercantes neutrales por los buques de guerra de los estados beligerantes:

Que e lcomandante de la fragata Gerona que, al recalar la tarde del citado dia 22 de Agosto á la bahía de Funchal, divisó un buque desahogando vapor, que luego supo por el práctico era un barco inglés sospechoso que se decia en tierra iba al Perú, noticia que le confirmó el cónsul español, agregándole se llamaba dicho vapor Tornado, uno de los adquiridos en Inglaterra para reforzar la escuadra aliada del Pacífico, segun las instrucciones y noticias comunicadas al referido comandante, y cuyo buque despues que salió de Funchal primero con su estraña derrota y forzado andar y mas tarde no deteniéndose cuando la fragata lo llamó con un cañonazo sin bala, reveló bien claramente de que él mismo se reputaba culpado, cuando huia del buque de guerra que navegaba en su demanda para reconocerlo; con estos antecedentes de legitima sospecha que no fueron esplicados por el capitan Collier, el cual, con trastornada razon, en vez de justificar su fuga y la legalidad de su navegacion, faltó al respeto é insultó á dicho comandante, este gefe, cuando á la fuerza y por temor de ser echado á pique se detuvo el Tornado, que por su construccion especial y destino, debió considerarlo como contrabando de guerra, despues de hacerlo reconocer en debida forma y como en la mar y de noche era posible,

lo mandó marinar, trasbordando la mayor parte de su embriagada é inquieta tripulacion à la fragata, y á las nueve y media horas del dia siguiente, le dió órden al oficial de la presa para que la condujese á Cádiz:

Que por disposicion del mismo oficial marinador y á presencia del capitan Collier, se lacraron y sellaron los papeles que este entregó y las escotillas, pañoles y camarotes desalojados, inventariándose todo lo demàs del buque que no estaba cerrado, inventario que se ratificó y amplió despues por el Comisario del Tercio de Cádiz, prévio el reconocimiento judicial de los sellos y apertura de los lugares cerrados; pero abierto el dia 21 de Setiembre el segundo camarote de la banda de babor de la primera cámara baja, uno de los lacrados y sellados y en cuya cerradura y sello no se advirtió alteracion, se notó, que por el fondo de la litera del inmediato en que alojaba el cuarto maquinista Mr. Walker, tenia una tabla levantada, al parecer, con formon y sierra, que dejaba un hueco ó entrada como de $\frac{3}{4}$ de alto por $\frac{1}{2}$ vara de ancho; que dentro del mismo camarote se encontraron alfombras y otros efectos del buque y dos baules maletas completamente vacios que el primer piloto Wyatt manifestó eran suyos:

Que en el mismo acto Mr. Collier espuso para justificar dicho escalamiento, que su antecesor Cobby, en el viage de Hamburgo á Leith, necesitó franquear el indicado camarote para sacar las provisiones guardadas en él, por haber quedado atrancada su puerta por dentro con los cajones que contenía á consecuencia de los balances del buque; y posteriormente añadió que no habia mandado cerrar la abertura, por creerla útil para el caso de que volviera á obstruirse la puerta del citado camarote, y que al sellarse este no advirtió al oficial español de aquella doble entrada (que hacia inútil la cerradura y sello) por no ser su obligacion, cuando precisamente esa formalidad está ordenada y se cumple para poner á cubierto de todo abuso y esceso los objetos del buque apresado, y solo para disimular el atrevimiento ha podido el capitan del Tornado afectar indiferencia y desden respecto de un acto que tenia por fin garantizar los intereses puestos á su cargo:

Que acerca del propio hecho declaró como Mr. Collier, refiriéndose tambien á manifestacion del capitan Cobby, el primer piloto Mr. William Wyatt, siendo de notar que segun lo manifestado por este al fólio 103 y por el contramaestre Hughes al fólio 288, cuando Collier tomó el mando hacía dias estaba encargado del buque dicho primer piloto, y no es verosímil que el anterior capitan Cobby, no estando à bordo, advirtiera á su sucesor de un hecho que entonces no hubiera tenido ninguna importancia, y es todavía mas inverosímil que hiciera igual manifestacion al primer piloto, pues de ser el espresado hecho cierto, á este debia constarle porque se encontraba á bordo durante el viage en que se supone ejecutado; y que á mas el mismo Mr. Collier habia asegurado al fólio 110 que ignoraba todo lo ocurrido en su buque anteriormente al dia 6 de Agosto en que llegó à Leith, pues antes de esta fecha ni siquiera tenia noticia de la existencia del TORNADO:

Que el maquinista William Walker, sobre la cabecera de cuya cama está el agujero, que no ha podido abrirse sin su conocimiento y complicidad, siendo por esta razon su testimonio interesado, aseguró que dicho boquete existia ya la noche del 24 de Agosto que ocupó el camarote inmediato; que no dió parte porque no se le ocurrió, pero que habiendo preguntado al camarero Reid, este le dijo que desde que vino á bordo lo habia visto; pregunta que ha negado Reid, aunque conviene que cuando embarcó estaba ya hecho el agujero:

Que el mismo dia 21 de Setiembre se hizo reconocer el camarote segundo de la primera cámara por los carpinteros de la fragata Esperanza, Juan Almeida, Antonio Sanchez y José Gonzalez, los cuales bajo juramento y con vista del agujero practicado en el mamparo que divide dicho camarote del primero y de la tabla cortada, digeron, que para esta operacion debieron servirse de un aserrucho de punta y que por el color de los cortes de la misma tabla, el aserrin y astillas que habian recogido, juzgaban que habrian sido hechos de quince á veinte dias antes; y puesta de manifiesto la mitad de la espresada tabla, que se dividió en dos partes

al hilo, quedando una bordo y otra en poder del juzgado, á Roberto Kinlock, carpintero del TORNADO que se hallaba en la fragata GERONA, declaró, que uno de sus cortes transversales podria haberse hecho con la antelacion de uno ó dos meses y el del estremo opuesto, tambien al través, que era muy fresco, como de uno ó dos dias, y añadió: que como carpintero de à bordo, al siguiente dia de embarcarse, el 9 de Agosto, revistó las cámaras y camarotes del TORNADO, y no encontró en ninguno de los últimos nada que componer, y que habiendo estado mañana y tarde en todas las cámaras de oficiales, abriendo y cerrando las portas de luz, nunca vió agujero de ninguna clase, ni se le ha dicho existia; ratificándose en esta declaracion, en otra que prestó el dia 28 de Setiembre á bordo del TORNADO y con vista del camarote de que se trata, y del cual aseguró tenia la llave un camarero que se lo abria siempre que necesitaba entrar para cerrar la porta de luz:

Que conviniendo con los peritos el contramaestre Eduardo Hughes, que tambien ignoraba existiese semejante abertura en dicho camarote, despues de examinarla comprendió que debia haber sido hecha hacía muy poco tiempo, pues la madera estaba perfectamente fresca y no podia tener el corte arriba de una semana ó dos: (Declaraba el 28 de Setiembre):

Que reconocidos y abiertos tambien por el Juzgado de Marina de este Tercio, á presencia de Mr. Eduardo M. Collier, los pliegos lacrados y sellados que contenian los papeles entregados por dicho capitan al oficial comandante de la presa la noche del 22 de Agosto, no se encontró entre ellos el registro del TORNADO; mas apercibido Mr. Collier que despues de formalizado el inventario no se le admitiria ningun otro documento para juzgar la detencion y captura de su buque, presentó el indicado registro que original se halla unido y su traduccion á las respectivas piezas de los autos:

Que segun el mismo documento los propietarios legales del TORNADO son James Galbraith, de Glasgow, condado de Lanark, comerciante y Peter Deny, de Dumbarton, condado de Dumbarton, constructor naval; pero del roll aparece

Mr. Saul Isaac dueño gerente del propio buque, que estando á lo declarado por el capitan y otros individuos destinados á su bordo, puede tambien dudarse si pertenece á Mr. Isaac Campbell y Compañía:

Que interrogado acerca de la contradiccion advertida entre el registro y el roll, sobre la propiedad del TORNADO y por la causa de no constar en el primero, como el mismo documento marca debe hacerse, el endoso de transferencia al nuevo dueño, contestó el capitan Mr. Eduardo M. Collier, ignoraba el motivo de esta omision, y que era posible fueran todavía propietarios del TORNADO, James Galbraith, de Glasgow y Peter Deny, de Dumbarton:

Que tampoco están conformes los certificados del despacho y la patente de Sanidad librados por la aduana de Leith con el roll, respecto de la clase y número de los tripulantes del TORNADO: segun los primeros, el capitan Collier declaró tenia un piloto, un segundo piloto y 52 hombres de mar, en todo incluyéndose él, 55 personas embarcadas en su barco, mientras que del roll aparecen un piloto, un segundo piloto y *un tercer piloto* y hasta 66 personas inscriptas, de cuyo número, aunque se rebajen las que se quedaron en Leith, siempre queda el tercer piloto de esceso á las 55 declaradas, y por consiguiente no venia comprendido ni en el despacho de la aduana, ni en la patente de Sanidad; ocultacion que recae precisamente en un alto empleado del Gobierno de Chile que con este carácter ha intervenido en las contratas y ajustes y pagado los avances, sueldos, salarios y gastos de viage, de individuos que tripulan el TORNADO:

Que cerrado el roll de este buque en la oficina del Shipping Master, y visado por el vice-cónsul del Brasil el 9 de Agosto, en cuya fecha fué tambien despachado y se le espidió la patente de Sanidad por la aduana de Leith al TORNADO, aparece despues dicho roll adicionado con once individuos mas admitidos por el capitan E. M. Collier, los seis primeros, en el mismo dia 9 y los cinco últimos, en el anterior ó sea el 8 de Agosto, con evidente antelacion de esta fecha, entre ellos el tercer piloto John Mac-Pherson:

Que para justificar la admision de los once individuos adicionados al roll sin autorizacion del Shipping Master, alega Mr. Collier, que los recibió á última hora en Leith, como sustitutos de los que le faltaron y estaban anteriormente inscriptos debidamente en aquel documento; pero esta escusa la contradice el número y calidad de unos y otros, pues siendo segun el mismo Collier solo diez los enrolados que dejaron de embarcarse, siete marineros, dos fogoneros y un segundo cocinero, recibió para sustituirlos once, y de estos ninguno marinero, cinco paleros, un segundo cocinero, un herrero, tres maquinistas, uno de ellos con supuesta plaza de pañolero y un tercer piloto; oficial, maquinistas, herrero y pañolero, de que no hacia mérito el roll autorizado ante el Shipping Master y cuyos destinos á bordo se crearon, no se sustituyeron:

Que además Mr. Collier admitió á John Mac-Pherson, como tercer piloto, sabiendo que no era tal piloto; nueva falsedad que disculpa con la especial recomendacion que dice recibió de los dueños del TORNADO para que le diera plaza á su bordo y en la consideracion que debia á la persona respetable de Mac-Pherson, á quien dejó de anotar en el oficial Log Book y en el libro de cuentas de la tripulacion abierto el 8 de agosto, y cuyos asientos llegan hasta el 15, del propio mes, en cuyo período estaba embarcado Mac-Pherson, lo mismo que antes habia dejado de comprenderlo en el manifiesto y en la patente de Sanidad; conjunto de omisiones que demuestra habia empeño en ocultar su existencia á bordo:

Que tambien supuso Mr. Collier que los maquinistas John Young y Robert Denhan, embarcaron en el TORNADO en Leith el dia 8 de Agosto, el 2.° con plaza de pañolero cuando los dos estaban á bordo desempeñando las de maquinistas desde que en Faeroe trasbordaron á dicho buque del *Imperial*; y en cuanto á Peter Campbell y Andrew Sillars, que como los dos anteriores, estaban contratados desde el mes de Julio por Mac-Pherson y esperaban para embarcarse las órdenes de éste en Newcastle, segun han declarado y resulta de la carta traducida al fólio 87, solo se esplica que

no llegáran á tiempo de enrolarse por la súbita salida del TORNADO de Leith:

Que en el mismo roll, aparece inscripto el Comisario ó Contador del TORNADO sin su apellido paterno, habiendo confesado ser hijo de John Mac-Pherson, y empleado, como este, del gobierno de Chile:

Que tampoco el mencionado roll está acorde con el despacho de la Aduana de Funchal, segun el cual la tripulacion del TORNADO se componia de 56 individuos, cuando por el primer documento aparece que se aumentó en aquel puerto hasta 60:

Que en uno de los pañoles de la máquina del TORNADO se encontraron ocultos dentro de un pañuelo, marcado R. C. Mac-Pherson, varios documentos, planos, relaciones y cartas, que hacian relacion á buques y personas contratadas por el gobierno chileno, y reconocidas las marcas de la ropa del tercer piloto y comisario, se observó convenian las de estos entre sí y con el apellido escrito en el citado pañuelo, declarando el tercer piloto que el comisario era su hijo y se llamaba William C. Mac-Pherson; que el pañuelo hallado con papeles en el pañol de la máquina, pertenecia á otro hijo suyo llamado Roberto; que como hombre de honor manifestaba, era Ingeniero Gefe del Gobierno de Chile, y que cuando oyó el cañonazo de la GERONA la noche del 22 de Agosto, entregó sus papeles á uno de los maquinistas para que los guardase en su departamento, no creyendo que el TORNADO fuera detenido, pues de haberlo creido los hubiese quemado; prueba de que tenia conciencia de que podian comprometer el buque:

Que entre dichos papeles, cuyo inventario y formal reconocimiento obran á los fólios 35, 36, 37, 59 y 60 de la primera pieza y los originales en las de documentos, existen, una licencia espedida á 6 de Marzo de 1865, por el presidente de la República de Chile, á favor del Ingeniero de primera clase de la Armada, D. Juan Mac-Pherson, para residir en Inglaterra, y dos copias de instancias dirigidas por el mismo Mac-Pherson al gobierno de Chile y al cónsul de esta nacion en Lóndres, solicitando próroga de licencia: documentos, es-

pecialmente el primero, que comprueban plenamente el carácter y superior grado que en la marina militar de Chile obtiene D. Juan Mac-Pherson, quien segun su propia declaracion y las anotaciones de su diario, durante su permanencia en Inglaterra, recibió de aquel gobierno la comision de inspeccionar las construcciones de los buques *General O'Higgans* y *Chacabuco*.

Que además de este cargo, el mismo Mac-Pherson confiesa que se le dió el de contratar para la marina militar chilena, los maquinistas, contadores, herreros y carpinteros, embarcados en los vapores Tornado y *Cyclone*, pagándoles sus avances, uniformes, viages y otros gastos, con fondos que le facilitó el comisario de marina D. Juan de Dios Merino Benavente, agente en Lóndres de la República de Chile; mas para desvirtuar esta confesion, añade, los contrató para los buques *General O'Higgans* y *Chacabuco* y no directamente para el Tornado y *Cyclone*, aunque luego fueron destinados á estos solo por el tiempo de 4 ó 5 meses, pues hecha la paz con España, estaban obligados á servir al Gobierno de Chile en aquellos otros buques; aserto inverosímil y contradicho con la obligacion que contrajeron los maquinistas, contador, herrero y carpintero del Tornado, segun el roll de este buque, de servir un año á bordo del mismo y durante su navegacion al Pacífico:

Que con igual objeto afirma Mac-Pherson que los maquinistas, contadores, herreros y carpinteros, que tenia contratados para el servicio de Chile, fueron destinados los unos al *Cyclone* el 3 de Agosto y los otros el 8 del mismo mes al Tornado: hechos tambien inexactos porque los embarcados en el primer buque llegaron á Hamburgo enviados en el vapor *Berlin* el 22 de Julio, y si no de todos, de algunos como los maquinistas Denhan, Young y Walker, consta embarcaron en el Tornado en Faeroe y habian salido el 10 de Julio de Lóndres á bordo del *Imperial* que debió trasbordarle tambien gente que le llevaba de trasporte:

Que para colocarlos en el *Cyclone* y Tornado, supone Mac-Pherson se valió de la recomendacion de un amigo suyo, Ingeniero de gran influencia llamado Mr. Elliot, cuyo in-

flujo y consideracion rebaja despues hasta el grado de mencionarlo solo como agente subalterno de Mr. Isaac Campbell y Compañía, que ni siquiera tenia poder para autorizar los contratos y sus pormenores, y con el cual, sin embargo, arregló y convino el embarque en los vapores TORNADO y *Cyclone* de las dotaciones completas y estraordinariamente numerosas para buques mercantes, de maquinistas, contadores, herreros, carpinteros, fogoneros y paleros, de los barcos de guerra *General O'Higgans* y *Chacabuco*; y que interrogado sobre las condiciones, tiempo, precio y ventajas, con que le fueron admitidos en aquellos buques, contestó los ignoraba, porque quien los contrató fué Mr. Elliot, que no estando facultado mas que para buscar gente reservaria á los dueños los pormenores y estension de los contratos: contradicciones que por sí solas bastarian para probar la falsedad de ese nuevo inverosímil enganche, del cual no han dado idea los maquinistas, contador, herrero, carpintero, fogoneros y paleros del TORNADO, pues ninguno de ellos nombra á Mr. Elliot, y al contrario afirman fueron contratados por Mac-Pherson ó de órden suya, y que este les pagó, incluso George Nicol, que siendo el único que ha declarado lo contrató directamente Isaac Campbell y Compañía, negando hubiese conocido anteriormente á Mac-Pherson, confiesa sin embargo que le pagó, y que por encargo del mismo habló á Mr. Stervart y contrató á Mr. Porteous y á varios fogoneros para el TORNADO; y aun el propio Mac-Pherson declara se ajustó para tercer piloto de este buque por medio del agente Hunter, sin nombrar tampoco en su primera declaracion á Elliot:

Que con el mismo propósito de desvirtuar la confesion de un hecho que sin ella está comprobado por las relaciones, cuentas, recibos y cartas que se le encontraron, asegura Mac-Pherson, que la idea de colocar por medio de Mr. Elliot, á los maquinistas, contadores, herreros, fogoneros y paleros, contratados para los buques de guerra chilenos *General O'Higgans* y *Chacabuco* en los vapores *Cyclone* y TORNADO, se la hizo adoptar la detencion de los dos primeros ordenada por el gobierno inglés en el último tercio de Julio,

poco mas ó menos, el dia 20 de este mes; pero con vista luego de la carta de su hijo Roberto, número 58 1.° VIII, que le avisó de la llegada en el vapor *Berlin* á Hamburgo, el dia 20 de Julio de los que iban á dotar el *Cyclone*, acusándose de falta de memoria, rectificó que el *Chacabuco* y *General O'Higgans*, pudieron ser detenidos antes del dia 20 de Julio, afirmando recordaba perfectamente, que á poco de haber dado el gobierno inglés la órden de su detencion, colocó la dotacion de uno de ellos en el *Cyclone*; sin embargo de esta nueva seguridad y perfecto recuerdo, concluyó por confesar al fin, que los espresados buques se encontraban detenidos desde la declaracion de guerra, y que cuando perdió la esperanza de que saliesen á la mar, hizo su arreglo con Elliot para que le colocara la gente que habia contratado para ellos, estando ya detenidos:

Que esta última esplicacion de Mac-Pherson, aunque mas cerca de la verdad, no es tampoco exacta, porque si los Contadores, ambos hijos suyos, podian estar anteriormente obligados y los maquinistas en relaciones y tratos con él, formalmente no debieron estos comprometerse en el servicio de la Marina militar de Chile, hasta el 1.° de Julio de este año, en cuyo dia consta recibieron sus avances por cuenta de la República, segun las relaciones de pagos y asignacion de buques números 48 y 42, confirmadas por la libreta 1.ª número 36 de salarios de la tripulacion del vapor Tornado, abierta por su capitan Mr. Eduardo M. Collier el 8 de Agosto de 1866, y de la que resultan abonadas en 1.° de Julio, 72 libras por avances de sus salarios, desde el mismo dia á razon de 36 libras al mes á Mr. Nicol como primer maquinista del Tornado: á Stephen Stewart tercer maquinísta de este buque 54 libras en 1.° de Julio tambien por avances de sus salarios, desde igual dia á razon de 27 libras al mes: á W. Walker, John Young, Peter Campbell, 4.°, 5.° y 6.° maquinistas, y á Roberto Denhan como pañolero de los mismos á cada uno el citado dia 1.° de Julio 28 libras por avances de sus salarios desde aquella fecha á razon de 14 libras al mes; y al herrero del propio buque Sillars, en 1.° de Julio asimismo 20 libras por avances de sus salarios desde este dia á razon de 10 li-

bras por mes; comprobando además la completa conformidad de la citada libreta número 36 con las relaciones número 42 y 48, la cuenta relativa á Gilbert Porteous, 2.° maquinista del TORNADO, que no figurando en dichas relaciones porque su compromiso con Mac-Pherson debió ser posterior á ellas, tampoco se le abonan salarios desde el dia 1.° de Julio en que los anteriores los recibieron:

Que la citada última esplicacion de Mac-Pherson, aparece además contradicha con el hecho de haberse embarcado á los pocos dias de estar á sueldo del Gobierno de Chile en el vapor *Imperial*, los maquinistas Robert Denhan, William Walker y John Young, trasbordándose de aquel buque al TORNADO en Faeroe; por la carta que el último escribió á su amigo Lindsay en 8 de Julio, noticiándole habia obtenido un empleo del Gobierno, por la de Mr. Nicol de 2 de Abril, en cuya fecha ya le hablaba á Mac-Pherson del *Cyclone*, bajo el concepto de que los dos debian haber ido en él con Porteous, circunstancia que confirma la relacion núm. 48 á cuya cabeza figura como gefe de maquinistas el propio Mac-Pherson y la carta de 16 de Junio de Mathew Gray primer maquinista del *Cyclone*, en que le manifestó su sentimiento porque creyera necesario ir en otro buque; por las cartas núms. X, VII, VI, V, II, 58 1.° VIII, 57 1.° del propio Mathew Gray, pues segun ellas hasta el 25 de dicho mes, no se despidió de una persona querida, en términos que revelan su propósito de aventurarse en alguna espedicion arriesgada ó largo viage, despues de cuya despedida solo se ocupó del enganche de gente en Liverpool, hasta el 12 de Julio, saliendo pocos dias despues en el vapor *Berlin* para Hamburgo, donde llegó el 20 de Julio, con la dotacion de maquinistas, fogoneros, paleros, y gente de mar, para dotar el *Cyclone*; que el 28 del propio mes, zarpó de aquel Puerto, arribando el 30 del mismo á Greath-Yarmouth, y el 3 de Agosto salió para Falmouth, haciéndose definitivamente á la mar el dia 11 de este último mes: sucesion relacionada de actos que no permite dudar que todas las personas que en ellos tomaron parte tenian por esclusivo objeto el apresto y habilitacion del vapor *Cyclone*, á cuyo bordo ha

declarado Mac-Pherson, folio 448, van de maquinistas, herrero y contador, Gray, Broon, John Mac-Pherson, W. Stewart, Mac-Kallum, Shaw, Denham, Beath y Robert C. Mac-Pherson, comprendidos en la relaciones números 48 y 42, y que segun lo anotado en la 2.ª fueron enviados á la mar el 3 de Agosto, con los fogoneros que entraron en el servicio de Chile el 15 de Julio, coincidiendo aquella fecha con la de la salida del *Cyclone* de Great-Yarmouth:

Que respecto de los fogoneros y paleros del Tornado, la citada esplicacion de D. Juan Mac-Pherson está en contradiccion con lo anotado por el mismo en la relacion número 48 de que habia embarcado en el número 2, once de los primeros y 9 de los segundos, cuyo total número de 20 hombres para el servicio de la máquina, es enteramente conforme al que resulta del roll autorizado de dicho buque, comprobándose el contenido de la espresada nota con los asientos de la libreta 2.ª número 36 de salarios de la tripulacion, llevada por Mr. Collier desde el dia 8 de Agosto de 1866, y de los cuales aparece que los fogoneros James Mac-Lane, Eduard Rian, William Anderson, Hamilton Oliver, Thomas Thompson, y Hugh Mac-Tadyan, recibieron en 15 de Julio cada uno 12 libras por avances de sus salarios desde el mismo dia á razon de 6 libras por mes; y que no pudieron ser contratados los demás antes de Julio, ni para otros buques, como sostiene Mac-Pherson, lo prueban las cartas escritas á este por D. Juan de Dios Merino Benavente en 24 y 25 de Junio, por William Broon en 30 de Junio, 2, 10 y 12 de Julio, y por Mathew Gray en 5, 6, 10 y 11 de Julio; por los recibos número 58-1.° XV y 57-1.° II de 1.° de Agosto firmados el uno por Mr. Anderson y el otro por Jessié Nicol á favor de D. Juan y de D.ª Juana Mac-Pherson, por salarios de fogoneros, cuyos respectivos importes ha debido abonarlos, despues de aquella fecha, el Contador de la República Chilena D. Juan de Dios Merino Benavente, de cuya órden fueron los mismos fogoneros á Newcastle para embarcarse en el Tornado, segun manifestacion hecha por Mac-Pherson á los folios 471 y 520 y al ser interrogado por el tenor del telégrama que con fecha de 21 de Julio le dirigió Merino Benavente; ni tampoco se con-

cilia la repetida esplicacion de Mac-Pherson con el hecho de haber pagado à bordo del TORNADO al carpintero de este buque, ni con el contenido de la carta de Mathew Gray de 22 de Julio, en que le ofrecia remitirle la cuenta y balance del dinero que le habia entregado para pagar todos los gastos; ni con el tenor de la nota segunda de la relacion número 42 escrita en Edimburgo á 6 de Agosto, en la cual expresó Mac-Pherson rendiría cuenta exacta de las pagas de los fogoneros y paleros embarcados, en el número 2, cuando llegára á su destino:

Que para los enganches se valió Mac-Pherson de Mrs. Gray, William Broon, William Stewart y Alexander Mac-Kallum, Jefe y maquinistas del *Cyclone*, y de Mr. Nicol, Gilbert Porteous y Stephen Stewart, Jefe y maquinistas del TORNADO, del capitan Fowler y agentes para la marinería ó del mismo Shipping-Master, atendida la autorizacion que para abonarle 10 chelines por cada hombre que entregase á bordo, recibió Mac-Pherson por el telégrama y carta de 7 de Julio de D. Juan de Dios Merino Benavente; y para el embarque de la gente, de sus oficiales y del teniente Cooker:

Que correspondiendo á dicho encargo William Broon le escribió desde Greenock en 30 de Junio (número 58-1.° XIX) que la noche del mismo dia saldrian para Liverpool Stephen y William Stewart á buscar gente y seguir para Leith; que el enganche se haria con toda la precaucion posible y que Mac-Kallum y él, habian hablado con algunos hombres de Glasgow y de Greenock, de cuyos puntos podrian salir fácilmente unos 15; que escribiera á los Stewart el número aproximado de hombres necesarios, porque en Liverpool debia haber entonces abundancia de fogoneros; y en 2 de Julio (número 58-1.°-XXIII) el mismo Broom le anunció su llegada á Leith, donde ya habia hablado á 10 hombres, que juzgaba eran como se deseaban, los cuales estaban conformes en ir por los salarios ofrecidos á cualquier parte; y por otra carta fechada tambien en Leith á 10 de Julio, le avisó habia enganchado la mañana del mismo dia, siete fogoneros y tres paleros, escepto dos, los demás solteros:

Que por su parte Mathew Gray le escribió á Mac-Pher-

son desde Liverpool con fecha del 5 y 6 de Julio, manifestándole que segun lo convenido le remitiría al capitan Fowler que habia visto á su amigo y este decia era preciso que la gente firmáse la contrata en que constára el puerto supuesto ó verdadero á que se dirijian los barcos ó aquel ó aquellos en que primero hubieran de tocar sin hacer mencion de los demás, pues sin contrato firmado la gente podría reirse en las narices de ambos luego de recibidos los avances y negarse á seguir, sin que hubiera entonces medios de obligarla, «pues estaban completamente fuera de la ley;» que las notas de avances era necesario procedieran de casa acreditada en Liverpool y que se le habian presentado unos cuantos hombres, en su mayoría casados, y les habia dicho necesitaba jóvenes con quienes poder contar lo menos un par de años: por otra carta fechada en Liverpool á 10 de Julio, Mathew Gray, le avisó á Mac-Pherson, que aquella noche saldrian seis hombres con Mr. S. Stewart hasta Glasgow, donde aguardaria sus órdenes; que esperaba poder remitirle la noche siguiente seis mas con el otro Stewart, á quien seguiria con el resto el jueves; que se los mandaba á Glasgow porque mil en este punto suscitarian menos sospechas que diez en un lugar tan pequeño como Troon, y donde podria tambien encontrar quien se los embarcase «con todo viso de legalidad;» que se procurára tenerlos contentos siquiera hasta hacerse á la mar y que el capitan Fowler se habia dado trazas para conseguirle un ejemplar de las contratas estrangeras que le remitiria por Stewart: en otra carta del dia siguiente, 11 de Julio, supone Gray habrian llegado sanos y salvos los hombres que le envió á Mac-Pherson la noche anterior y que serian del agrado de este; le repite que aquella noche le mandaba otros seis con el Stewart rubio y que él le seguiria à la misma hora del 12 con otros seis ú ocho; que el capitan Fowler opinaba que debia llevar un par de hombres mas por si algunos desertaban á última hora, y que era mas prudente enviarlos sin que constasen en el roll; estando muy contento por lo bien que las cosas iban saliendo:

Que segun carta y telégrama de 7 de Julio de don Juan de Dios Merino Benavente, la noche del mismo dia le envió

á su agente Mr. Cook, con dinero y para que lo auxiliase á Mac-Pherson y en la misma fecha, le escribió á este Henrry Frederick, que el teniente Cocker le daria informe detallado sobre el embarque de marineros, le ayudaría y se les reuniría con la gente:

Que las condiciones para el enganche fueron establecidas por el mismo D. Juan de Dios Merino Benavente en sus cartas de 24 y 25 de Junio; segun ellas, cada hombre recibiria en el vapor que lo condujera à los buques chilenos, una nota de avances de dos meses de paga á 7 dias fecha sobre Lóndres, y á bordo de los últimos, una camisa azul, un par de pantalones de paño del mismo color, un par de zapatos y una gorra de paño, como gratificacion; no debia firmárseles ningun convenio ó artículos á los enganchados, que se embarcarian como pasageros con la condicion de firmarlos á bordo: tampoco habria de dárselc á los oficiales papel alguno que pudiera comprometer á Merino y á Mac-Pherson y si lo pedian, el segundo debia inspirarles confianza para que lo siguieran, haciéndoles firmar el papel que el primero le dió y guardarlo sin consentir sacaran ninguna copia: en la misma carta Merino Benavente recomendaba á Mac-Pherson la mayor cautela para el embarque de hombres en Liverpool y Glasgow y que advirtiese á sus oficiales se precavieran de los espías que eran muy numerosos en ambos puertos; y en la carta y telégrama de 7 de Julio le repitió á Mac-Pherson, que á ser posible no hiciera firmar ningunos artículos, pero que siendo necesario los contratara por dos años, haciendo constar tenian que ir á puertos del Sur: «yo prefiero, añadia, que los artículos se firmen á bordo de *nuestros amigos*, si se nos obliga á firmarlos:»

Que por el mismo agente chileno D. Juan de Dios Merino Benavente, de quien en 24 y 25 de Junio recibió las órdenes para proceder á los enganches, se facilitaron á don Juan Mac-Pherson los fondos necesarios para los gastos de esta comision, como lo prueba la carta que en 5 de Julio le dirigió el primero participàndole acababa de abrir cuenta corriente en la Sucursal del Banco de Escocia en Greenock, por la suma de 700 libras, para el pago de las notas de avan-

ces, que debian ser las correspondientes á fogoneros, paleros y gente de mar, porque los maquinistas, contadores, herreros y carpinteros, ya en aquella fecha habian recibido sus anticipaciones, segun la relacion núm. 48; y en su otra carta de 7 de Julio, le añadia, que dichas notas serian pagadas por el Banco de Escocia à 10 dias de sus fechas, y que diera una ó dos á sus mejores hombres para que se asegurasen eran buenas; además le remitió aquella noche por Mr. Cock, cien libras, ordenándole en el telégrama y carta de 10 de Julio recibiera y colocara las 700 libras depositadas, á nombre de Mr. Draper, en la sucursal del Banco de Escocia, en el de Clydesdale, à cuyo agente, Alejandro Roger, escribia Draper, para que se hiciera cargo del pago de las indicadas notas, que habia declinado la sucursal del Banco de Escocia, y que si el de Clydesdale rehusaba tambien dicho encargo hiciera fueran satisfechas por medio de algun amigo de su confianza con las 700 libras: esta carta contiene una posdata escrita y firmada por Mr. Draper, cuya firma y la de la órden número 45 del mismo Draper, no ha reconocido Mac-Pherson, negando toda relacion con aquel, sin embargo de aceptar el contenido de dicha carta y la firma de Merino Benavente y estar firmado tambien por el propio Mac-Pherson la órden número 45:

Que el capitan, oficiales, contramaestres y marineros del vapor Tornado han debido ser contratados y pagados de órden del propio agente chileno, Merino Benavente, quien se refiere en sus cartas à los oficiales encargados por Mac-Pherson del embarque de la gente enganchada, y en la de 7 de Julio, se dá por enterado de preguntas que le dirigió el último sobre pago de las notas, embarco de los hombres y suma que se habia de abonar al capitan; carta que ha pretendido desvirtuar Mac-Pherson, atribuyendo su contesto á ignorancia de Merino Benavente, cuando este no hizo mas que repetir parte de las preguntas del mismo Mac-Pherson, en cuyas cuentas números 49 y 58 2.° VI, figuran las partidas correspondientes á los gastos de viage à Leith con objeto de enganchar gente para enviar á Hamburgo, y las de 51 libras, 10 chelines y 6 peniques por gastos de la marinería, 10 libras por servicio y alojamiento en Liverpool y otras

10 por refrigerios en Karlisle; y que con el mismo propósito manifestó además Mac-Phersou que los oficiales á quienes se refiere en sus cartas Merino Benavente, eran los maquinistas, cuando aquel distingue á unos de los otros y los nombra diferenciàndolos, como el uso general tiene admitido:

Que al mismo tiempo que en Liverpool, Glasgow, Leith, Greenock y Dumbartom, se reclutaba gente en Lóndres para el servicio Chileno, segun se deduce de los siguientes conceptos de las cartas 5 y 7 de Julio de D. Juan de Dios Merino Benavente: «todo sigue sereno; nuestro plan original no ha tenido alteracion,» le escribia á Mac-Pherson en la primera fecha y en la segunda: «no hemos enviado agente á Liverpool; tampoco esperamos embarcar un solo hombre en ese Puerto, porque no queremos hacer nada en él; llame V. á Mr. Gray á Greenock y adviértale que lleve consigo los menos hombres posibles para no excitar sospechas........ por aquí todo vá bien; no hemos tenido ninguna dificultad; nadie ha preguntado por los artículos:»

Que el mismo hecho se confirma por la nota número 57 2.° que, aunque no firmada, está escrita de letra de Merino; por el telégrama de 7 de Julio, cuyo disimulado tenor y el de la nota, aclaran las cartas de 7 y 10 de este mes, que era darle cita á Mac-Pherson para la reunion de los buques conductores de la gente el sábado 14 à las seis de la mañana, en Isla Arran; reunion que coincidia con la salida del TORNADO de Hamburgo y de los vapores *Imperial* y *Love Bird,* del puerto de Lóndres en los dias 10 y 12 del mismo mes: en la carta del 7 le decia á Mac-Person, que dejase á Liverpool en cuyo puerto no tocarian ya, ni tampoco en Holihead, como era el plan convenido; que por el camino de hierro se llevase los hombres que hubiera enganchado en Liverpool á Greenock, teniéndolos alli hasta....; que todo débia estar listo y preparado en Greenock para el citado sábado á las cuatro de la mañana, segun tenian convenido; y en la del 10, que estuviese pronto, que iba á reunirse con él el jueves en la calle del Banco número 14, Greenock; y por posdata le advirtió no pusiera ninguna gente á bordo:

Que al dia siguiente, 11 de Julio, Merino Benavente di-

rijió dos telégramas á Mac-Pherson, en uno de ellos le anunciaba malas noticias y prevenia enviase los amigos à sus casas y aguardara instrucciones ulteriores, y en el otro le avisó no despidiera ya á sus amigos, que procurara mantenerlos en espectacion, suspendiendo el espedir notas por un dia, y que mientras no le llegaran sus noticias cuidara de servir sus comunes intereses y tener paciencia: la esplicacion de ambos telégramas está en la carta tambien del 11, en la que Merino participó á Mac-Pherson habia sido detenido *su amigo* en Portland, noticia que coincide con la llegada à este Puerto del vapor *Greatham Hall,* cuya captura por la fragata de guerra inglesa *Caledonia*, parece contrarió el plan del agente Chileno en la Isla Arran, cuya cita para el sábado, advirtió à Mac-Pherson no tendria ya lugar, ordenàndole al mismo tiempo no espidiera mas notas de avances y despidiese á los amigos, si no podia hacerlos aguardar; pero conservando á los maquinistas. Esta carta esplica tambien la de William Broon, fechada en Leith el 12 de Julio, contestacion á la órden que debió recibir de Mac-Pherson para suspender los enganches ó aplazar la remision de los hombres comprometidos:

Que con posterioridad, en 14 de Julio, Merino Benavente previno á Mac-Pherson abandonase todo menos á J., y que se fuera de una vez con el dinero; que de Greenock, donde recibió el anterior telégrama, se trasladó Mac-Pherson á Newcastle, á donde el mismo le dirigió otro el 19 de Julio, ordenándole de nuevo aguardase sus instrucciones, y con fecha 21 del propio mes, volvió Merino á avisarle que al dia siguiente se le reuniria en Newcastle, encargándole estuviera listo y llevase 4 ó 6 hombres ó mas si era necesario: en esta misma fecha J. Coocker decia á Mac-Pherson que los amigos le pedian algun dinero, que habia escrito dando esplicaciones y que lo hiciera él tambien; todo lo cual prueba, que si por un momento se suspendió el plan del agente chileno, al fin este pudo volver á reanudarlo, y no ya para dotar el *Cyclone*, cuyos maquinistas, contador, herrero, carpintero, fogoneros, paleros y gente de mar, estaban desde el 20 en Hamburgo y debieron salir de Inglaterra en el vapor *Berlin* el 17 ó 18 de

Julio, sino para aprestar á su compañero el TORNADO, que con objeto de aumentar su dotacion, proveerse y armarse, habia salido de Hamburgo para Faeroe y debia despues tocar en Newcastle, segun ha declarado Mac-Pherson al fólio 520:

Que además de las dotaciones de los vapores *Cyclone* y TORNADO, contratadas por Mac-Pherson de órden de D. Juan de Dios Merino Benavente, el primero ofreció colocacion en el servício chileno á Patricio Murry, segun las cartas de éste número 59 1.° II y III, y por recomendacion del mismo Mac-Pherson, Merino Benavente contrató en Lóndres el dia 23 de Abril de este año, á Mr. David Johnson para la plaza de primer maquinista del vapor inglés *Henrricte* por el tiempo que necesitara sus servicios el gobierno de Chile; contrato que prevee la eventualidad de que el *Henrriete* fondeado à la sazon en Burdeos, no pudiese salir por cualquiera accidente de este puerto, en cuyo caso quedaba anulado y obligado el gobierno de Chile á pagar solamente á Mr. Johnson los gastos para regresar de Burdeos á Lóndres; estraño ajuste y convenio hallado en los papeles de Mac-Pherson, que obra original en las actuaciones, escrito todo él y firmado por D. Juan de Dios Merino Benavente y David Johnson; pero no era solo el primer maquinista del vapor *Henrriete* el que se contrató para servir al gobierno chileno en aquel buque inglés que al llegar á Valparaiso llevaba izada la bandera de guerra de Chile; tambien los otros maquinistas y los fogoneros del mismo buque debieron ser contratados con iguales circunstancias y condiciones, segun la carta de David Johnson de 26 de Abril á John Mac-Pherson:

Que segun ha declarado el Ingeniero de la armada de Chile D. Juan Mac-Pherson, el TORNADO, antes *Pampero*, debió ser construido para los confederados; siendo de creer que terminada la guerra civil de América, no pudiendo cumplir como el *Alabama* y otros famosos corsarios, su objeto de hostilizar el comercio Norte-Americano, quedaria sin colocacion, hasta que pusieron sus ojos en él los agentes en Inglaterra del gobierno chileno, con ánimo de destinarlo al corso contra el comercio español:

Que no es un buque mercante y que por su construccion

especial para corsario y por su repartimiento interior, está preparado y dispuesto para recibir inmediatamente y sin necesidad de ninguna prévia transformacion, armamento y tripulacion de guerra, es un hecho demostrado en el informe fólio 558 del Sr. Comandante de Ingenieros del Arsenal de la Carraca, y que el mismo capitan Mr. Eduardo M. Collier, confiesa al fólio 87 de la primera pieza de los autos: el Tornado tiene perfectamente disimuladas interiormente nueve portas por banda en sus costados, para uso de piezas de artillería, pañoles para pólvora, granadas ú otras municiones de guerra, tan bien dispuestos y colocados en los mismos sitios que acostumbran llevarlos los buques de guerra, el de pólvora con su correspondiente ante-pañol y lántias, y todos con grifos para anegarlos en caso de necesidad: su distribucion interior es enteramente análoga á la de los buques de guerra y absolutamente opuesta á la que conviene y acostumbran tener los mercantes, cualquiera sea el objeto á que estos se destinen; en la cubierta alta y á popa está la cámara del capitan, y en el sollado, tambien á popa, la de oficiales con 5 camarotes por banda, y á proa de esta, independiente de ella, otra tercera para maquinistas con 6 camarotes; á la parte de proa del sollado tiene una division que puede servir para enfermería, y mas á popa el alojamiento para una numerosa tripulacion con una cajonada por una y otra banda, dividida en compartimientos numerados para colocar ropas; los baos se encuentran provistos de los herrajes necesarios para colgar los cois y para la colocacion de los bancos y mesas de comer de la gente; la parte de bodega de popa está ocupada con los pañoles de víveres y de granadas, y la de proa por grandes algibes para agua, colocados á las bandas diferentes pañoles y en el centro el espacioso y bien entendido para la pólvora; en los demás espacios del sollado y bodega están las máquinas, calderas y carboneras, las primeras de fuerza muy superior relativamente al tamaño del buque y muy reforzadas sus principales piezas, como las de las calderas dispuestas de modo que pueda siempre obtenerse gran produccion de vapor, pero á costa de mucho consumo de combustible y de reducir la bodega por el grande espacio

de ella que ocupan, circunstancias estas que no se concilian con el objeto, ni con los servicios á que se destinan los buques del comercio:

Que los repuestos del vapor TORNADO esceden aun á los de los buques de guerra de su porte, especialmente los motones y cuadernales, cuyo número y estraordinaria potencia de muchos de ellos, demuestran estaban destinados á la suspension de artillería y otros grandes pesos de los buques de guerra; y entre los efectos de máquinas, segun la relacion hallada al primer maquinista Mr. Nicol, la noche del 22 de Agosto y que obra al fólio 67 de la primera pieza de autos, trae un juego de medidas chilenas:

Que además, fuera de inventario y para el uso de su tripulacion, puesto que no se incluyen en los manifiestos de aduanas, tiene el TORNADO 200 cois y 150 colchonetas, despues de haber entregado 100 de los primeros al *Cyclone*, segun la nota escrita en el conocimiento de cargo núm. 12:

Que en el manifiesto del cargamento de la fragata de vapor inglesa TORNADO, declaró su capitan Eduardo M. Collier, que el destino de este buque era á Rio-Janeiro; en la nota de provisiones de boca, traducida al fólio 11, registrada en la misma fecha que el manifiesto, se espresa iba á Rio-Janeiro y Buenos-Aires; en la patente de Sanidad espedida el propio dia 9 de Agosto por la aduana de Leith, que el TORNADO estaba próximo á zarpar de este puerto para Rio-Janeiro, Buenos Aires y otros lugares mas allá de los mares, y en el roll firmado en los dias 8 y 9 del citado mes por los individuos de la tripulacion, que estos se convenian á servir á bordo de dicho buque en su viaje de Leith á Rio Janeiro y á Buenos Aires ó cualquier otro puerto ó puertos en el Norte ó Sud de los Oceanos Altántico ó Pacífico, por el tiempo máximo de un año, con derecho al pasaje libre de vuelta à Inglaterra, y al abono de dos meses de salarios, si el TORNADO se vendia en cualquier puerto fuera de los dominios de S. M. B:

Que con variedad mayor que la notada en los referidos documentos, han declarado los individuos que componen la dotacion del TORNADO acerca del destino de este buque, asegurando unos que iba á Rio-Janeiro para venderse y que

solo hasta este puerto habian sido contratados; otros que con el mismo objeto debia ir á Buenos Aires, pero no mas allá; otros que no se les leyeron fielmente las condiciones ó artículos del roll y que venian engañados; otros que por diferentes motivos no se fijaron ó no pudieron entender dichas condiciones, pero sí que, además de Rio Janeiro y Buenos Aires, el TORNADO debia seguir á otros puertos: alguno que si no se vendia en Buenos Aires debia ir à las Malvinas, y si tampoco se vendia en esta isla, regresar á Inglaterra; otro que estaba indistintamente destinado á Rio Janeiro y Buenos Aires ó al Pacífico; y todos los que se han manifestado conformes con las condiciones del roll, espresan que no saben á que puertos del Oceano Pacífico debian ir:

Que sin embargo de tener el TORNADO, á juicio de su primer maquinista Mr. Nicol, suficiente carbon para ir de Funchal á Rio Janeiro con un andar moderado, conciliable con su aparente objeto de venderse en este puerto, segun las instrucciones de Isaac Campbell y C.ª, carta núm. IV, al capitan Collier, y lo declarado por este, desde Funchal debia dirigirse à Fernando de Noronha, donde lo esperaba y al *Cyclone* para proveerlos de carbon el vapor *Lady-Flora*, que con este solo objeto habia sido enviado de Inglaterra por el mismo Isaac Campbell y C.ª, quien por dichas instrucciones facultó espresamente al capitan Collier para continuar directamente su navegacion desde Fernando de Noronha á S. Francisco, tocando en las Malvinas para tomar carbon, con cuyo objeto le facilitó cartas de recomendacion y crédito de la compañía de dichas islas para su administrador ó agente; y en la prevision de que Collier decidiese ó tuviera que arribar á Buenos Aires, le dió y proporcionó tambien cartas de recomendacion y crédito para este último puerto:

Que en cumplimiento de las órdenes de Isaac Campbell y Compañía, el vapor *Lady Flora* debia esperar en Fernando de Noronha, para trasbordarles su cargamento, al TORNADO y al *Cyclone*, y si estos no podian tomarle todo el carbon que les llevaba, seguir al último para entregarle el resto cuando pudiera recibirlo; y luego de terminada esta comision dirigirse á Pernambuco para ser cargado en este puerto

ó en alguno inmediato, á cuyo fin el mismo Campbell remitió al capitan G. W. Ward, carta del corresponsal en Lóndres de Amorins Trinars de Pernambuco, en la cual se le decia á estos que el *Lady Flora* estaba en camino para Santa Elena, desde donde iria á aquel punto; falsedad que revela, que aun despues de ejecutada la espedicion á Fernando de Noronha, tenia Isaac Campbell y Compañía interés en ocultarla.

Visto el artículo 22 de la Ordenanza de 20 de Junio de 1801, Ley 4.ª, título 8.°, libro 6.° de la Novísima Recopilacion, que autoriza la detencion de las embarcaciones pertenecientes á súbditos españoles ó de naciones aliadas ó neutrales, que dan justo motivo de sospecha por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas, calidad de sus cargas y demás legítimas razones fundadas en tratados y costumbre general de las Naciones:

Visto el artículo 16 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864, sobre bloqueos de Puertos y captura de buques enemigos ó sospechosos y la Regla 7.ª de la instruccion dictada para la ejecucion del mismo reglamento por la Comandancia General de la Escuadra del Pacífico, que declaran como buques sospechosos, que deben someterse á exámen y ser tratados como enemigos si no desvanecen las sospechas.

1.° Los que lleven documentos dobles ó que aparezcan falsos:

2.° Los que carezcan de la documentacion requerida por los Reglamentos del Pais de su Nacionalidad:

3.° Los que no detengan su marcha á la intimacion del crucero, ó resistan el exámen de los compartimientos donde se suponga que hay contrabando de guerra:

Visto el artículo 33 de la Ordenanza de 20 de Junio de 1801, segun el cual si los capitanes ú otros individuos de las embarcaciones detenidas por buques de la Armada, arrojasen papeles al mar y esto se justifica en debida forma, serán por solo este hecho, declaradas de buena presa:

Visto el artículo 32 de la propia Ordenanza que determina igualmente sea declarada buena presa, la embarcacion que no acredite su propiedad neutral, si no deja de hacerlo por accidente inevitable:

Visto el artículo 15 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864 y la regla 5.ª de la instruccion del Comandante general de la Escuadra del Pacífico, que determinan sean igualmente apresados los buques cuya neutralidad no aparezca comprobada por los documentos correspondientes que segun los párrafos 1.° del artículo 16 y regla 7.ª de dichos Reglamentos é Instruccion, deben ser los requeridos por los Reglamentos del Pais de la Nacion á que pertenezca el buque visitado:

Visto el artículo 24 de la Ordenanza de 20 de Junio de 1801, que manda detener toda embarcacion que lleve con destino á su bordo oficiales enemigos, maestre, sobre-cargo ó administrador de nacion enemiga, ó que de ella se componga mas de la tercera parte de su tripulacion: á fin de que en el Puerto á que sea conducida, se examinen los motivos que la obligaron á servirse de esta gente y segun ellos y las órdenes dadas, se determine:

Visto el artículo 14 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864 y la regla 3.ª de la Instruccion del Comandànte general de la Escuadra del Pacífico, que autorizan á los comandantes de los buques de guerra para detener y apresar al buque neutral que trasporte con destino al enemigo, tropa de tierra ó de marina, ú hombres de mar para los buques del mismo enemigo:

Visto los artículos 34 de la Ordenanza de 1801, y 10 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864, que clasifican de contrabando de guerra los instrumentos preparados para la guerra de mar y tierra, prescribiendo sean siempre declarados buena presa:

Vista la Regla 6.ª de la Instruccion citada del Comandandante general de la Escuadra del Pacífico que autorizó la detencion de todo buque neutral que por la construccion de su casco, no deje duda de que ha sido construido para guerra, aunque tenga apariencia de mercante, y su carga no sea contrabando de guerra, porque ya hubiese sido construido por la industria particular para el enemigo, ó se remita para vendérselo á este, debe clasificarse tal buque de contrabando de guerra, como instrumento para esta:

Vistos los artículos 1.° de la Ordenanza de 1.° de Julio de 1779 adicional á las generales de la Armada y 10 de la de 20 de Junio de 1801, que consignan el total valor de los buques corsarios enemigos á favor de los comandantes, oficialidad y equipajes de los de guerra que los apresen:

Considerando que aunque no se acepten como motivos de condenacion, los actos del vapor TORNADO anteriores á su última navegacion, ni como pruebas legales en este juicio, las comunicaciones y noticias, que sobre el mismo buque y su compañero el *Cyclone*, habia recibido el Gobierno de sus representantes y agentes en Inglaterra, Dinamarca y Hamburgo, ni tampoco los datos recogidos por la Capitanía General de este Departamento, aquellos hechos y estos antecedentes justifican, cuando menos, la prevencion y legítimo recelo que debian inspirar en la mar los dos mencionados buques á los de guerra españoles y la relacion que existe entre los mismos hechos y los posteriores actos del TORNADO, desde su arribada y salida de Leith hasta el momento de su detencion por la fragata GERONA:

Considerando que sin embargo del fracaso de la espedicion á Faeroe, debido á la honrada lealtad con que el gobierno de Dinamarca y la autoridad de aquella Isla, cumplen los deberes de neutralidad, los armadores del TORNADO, no desistieron de su culpable intento y en Leith sustituyeron al capitan Cobby, à quien sin duda no hallaban á la altura de la empresa, con Mr. Eduardo M. Collier, que segun el oficio folio 71 goza de cierta fama en Inglaterra y despidiendo la tripulacion alemana del TORNADO, recibieron á bordo de este buque los maquinistas, fogoneros, paleros y gente de mar que agentes de Chile habian contratado para el servicio militar de esta República, embarcándose uno de ellos con la plaza de tercer piloto; habiéndose alistado la nueva espedicion con tal presteza, que demuestra estaba preparada de antemano; haciéndose á la mar con tanta precipitacion que revela el fundado temor de que el TORNADO hubiera sido detenido, como lo fué el *Cyclone* el dia 2 de Agosto en Great Yarmouth y con mejor éxito, mediante los testimonios ya recogidos por el Vice-Cónsul de España en Leith de los tripulantes desembarca-

dos en este Puerto del TORNADO, sobre su culpable arribada á Faeroe con otros buques que le llevaban jente, armas, pertrechos y provisiones:

Considerando que los actos que precedieron y acompañaron la anticipada salida del TORNADO de Funchal, la tarde del 22 de Agosto, poco despues de llegar á aquellas aguas la fragata GERONA, sin recibir parte del carbon que habia pedido, ni la visita de fondeo, infringiendo los reglamentos de policía de aquel Puerto, con el embarque de súbditos portugueses, no comprendidos en el registro de la Aduana; su desatencion á la batería de tierra que le hizo señal de detenerse, el cambio de rumbo y navegacion sobre tierra, culebreando la costa, su forzado andar y fuga cuando la fragata le intimó parase con un cañonazo sin bala, serian siempre hechos, en cualquiera otro, de gravísima sospecha, pero ejecutados por un buque de la historia y antecedentes del TORNADO, elevan la sospecha al mas alto grado de presuncion de culpa; justificando la detencion del mismo buque por la fragata GERONA, con arreglo á lo dispuesto en el articulo 22 de la Ordenanza de 20 de Junio de 1801, en el 16 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864 y en la Regla 7.ª de la Instruccion dictada por la comandancia general de la Escuadra del Pacífico.

Considerando que lejos de haberse desvanecido las sospechas que dieron causa á la detencion del vapor TORNADO, del exámen y averiguacion resultan plenamente confirmadas con la probada existencia de hechos que segun ley y costumbre general de las Naciones constituyen, cualquiera de ellos, motivo suficiente para la declaracion de buena presa; y por consiguiente dicho vapor TORNADO con arreglo á lo que disponen el artículo 16 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864 y la Regla 7.ª de la Instruccion del Comandante general de la Escuadra del Pacífico, debe ser considerado como buque enemigo:

Considerando que por el artículo 33 de la citada Ordenanza de 20 de Junio de 1801, basta para declarar buena presa, la embarcacion detenida, el hecho justificado de que su capitan ú otros individuos de ella arrojen papeles al mar; disposicion que por analogía es aplicable al caso, mucho mas

grave por sus circunstancias, ocurrido à bordo del vapor Tornado, de haberse escalado el camarote 2.° de babor de la 1.ª cámara baja, que habia sido cerrado y sellado por el oficial marinador, à presencia y con intervencion del capitan Mr. Eduardo M. Collier; atentado de que se deduce la misma presuncion que del hecho de arrojar papeles al agua, pues no aparece debió tener otro objeto que el de destruir documentos ú otras pruebas que comprometiesen el buque:

Considerando que las esplicaciones dadas por Mr. Collier y el primer piloto William Wyatt sobre el propio hecho, además de ser inverosimiles están en contradiccion con otros asertos de los mismos, y que la declaracion recusable del maquinista Walker y el testimonio aislado del camarero Alexander Reid, no pueden legalmente desvirtuar los mas desinteresados é imparciales del contramaestre Eduardo Hughes y del carpintero Robert Kinlock confirmados por el dictámen de los peritos y por la existencia del aserrin y astillas de la tabla violentada y acerrada del mamparo divisorio de los camarotes 1.° y 2.° de babor de la 1.ª cámara baja del Tornado:

Considerando que la documentacion del vapor Tornado aparece contradictoría, respecto del hecho tan esencial de probar la propiedad del mismo buque, que por el registro presentado pertenece á James Galbraith de Glasgow y á Peter Deny de Dumbarton, por el roll á Mr. Saul Isaac, en concepto de propietario gerente, y por la declaracion del capitan y otros individuos destinados á su bordo, á Mr. Isaac Campbell y Compañía; contradicciones que no ha podido esplicar Mr. Eduardo M. Collier, manifestándose dudoso acerca de quienes sean los actuales dueños del Tornado; y cuando el mismo capitan del buque tiene motivos para dudar, bien puede asegurarse que la propiedad neutral no resulta acreditada, en los términos que requieren los Reglamentos ingleses y los artículos 32 de la Ordenanza de 20 de Junio de 1801, 15 y 16 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864 y las reglas 5.ª y 7.ª de la Instruccion de la Comandancia General de la escuadra del Pacífico:

Considerando que el propio registro del Tornado per-

suade que el cambio de sus dueños no resulta acreditado como tiene establecido el art. 45, cap. 4.° del acta Merchant Shipping de 10 de Agosto de 1854 que prescribe, segun aquel mismo documento espresa, ha de ser endosado y no lo está á los nuevos propietarios; omision que podria justificarse si el buque procediera de puerto estraño donde hubiera tenido lugar su venta, pero viniendo como venia de puerto inglés, no tiene otra esplicacion, atendidos los antecedentes sospechosos del Tornado, que el propósito de disimular, sin responsabilidad del gerente intermediario, el verdadero dueño de dicho buque, cuya inutilidad para toda empresa de comercio lícita y grandes gastos erogados para su habilitacion y en las costosas espediciones para su apresto, revelan que ninguna especulacion privada podia inspirar, ni caja alguna particular subvenir á esos grandes adelantos y desembolsos; y que solo el Gobierno de una nacion en circunstancias de guerra, puede hacer sacrificio tan estraordinario de intereses, para adquirir, equipar, abastecer y armar buques de la calidad del Tornado:

Considerando que la anterior presuncion se robustece con el hecho comprobado de que uno de los que se dicen dueños actuales del Tornado, estaba á bordo de este buque y autorizó con su presencia su espedicion á Faeroe, dispuso el trasbordo en esta isla de maquinistas que fueron á ella embarcados en el vapor *Imperial* y estaban contratados para el servicio de la Marina militar y á sueldo de los agentes del Gobierno de Chile; con lo declarado además por Mr. Collier, de que D. Juan Mac-Pherson, le fué especialmente recomendado por los dueños del buque para que lo admitiese con plaza á su bordo, prueba de la consideracion que el ingeniero chileno les merecia y de las relaciones de éste con aquellos; con los asientos de los libros de cuenta de la tripulacion, en las que se cargan al débito de los maquinistas y fogoneros, contratados por los agentes de Chile, los avances que de estos recibieron en 1.° de Julio, y se les abonan en el Haber desde la misma fecha su salario como si hubieran estado sirviendo desde entonces en el Tornado; circunstancia que, á la vez que justifica no celebraron nuevo con-

trato para embarcarse en aquel buque con los que se dicen sus dueños, ni con el capitan, prueba que, éste y aquellos tenian conocimiento del ajustado por los agentes de Chile, cuyos pagos reconoce y acepta Mr. Collier, como causados en el TORNADO; y por último, con las instrucciones de Mr. Isaac Campbell á Collier, concebidas en los mismos términos reservados y cautelosos que las de D. Juan de Dios Merino á Mac-Person:

Considerando que tampocò conviene el roll, la Patente de Sanidad y los respectivos despachos de las Aduanas de Leith y Funchal, en el número de los tripulantes del TORNADO, habiendo omitido el capitan Collier declarar en la primera de dichas Aduanas, debia traer á bordo de su buque un tercer piloto, plaza que dió á D. Juan Mac-Pherson, ingeniero de primera clase de la armada de Chile, uno de los agentes de esta República en Inglaterra, para la construccion, apresto y habilitacion de buques y por quien resultan contratados y pagados, segun los datos que existen en las actuaciones, todos los individuos embarcados en el TORNADO, y segun su propia confesion, los maquinistas, contador, herrero, carpintero, fogoneros y paleros de este buque; su ocultacion por tanto en el manifiesto de la Aduana y en la Patente de Sanidad de Leith, no puede menos de reputarse maliciosa, y el no haberlo anotado despues en el Oficial Log Book prueba tambien lo intencional del hecho que ha tenido por objeto encubrir el verdadero carácter á bordo de Mac-Pherson y su calidad de gefe de la marina militar de Chile, asignándole la plaza de tercer piloto, sabiendo el que se la daba no lo era; lo mismo que la omision en el roll del apellido paterno del contador del TORNADO, hijo de Mac-Pherson y empleado tambien de la República de Chile, como él mismo ha declarado:

Considerando que si á los anteriores hechos se agregan la ilegal admision por el capitan Collier, despues de cerrado y visado el roll, y como sustitutos de individuos enrolados con plazas de marineros, abusando de la facultad que le confiere el artículo 150 del acta ya citada de la marina mercante de Inglaterra, de un herrero y tres maquinistas, uno de estos

con plaza supuesta de pañolero, Roberto Denhan, que tampoco embarcó en Leith sino en Faeroe, lo mismo que Young, y los cuatro contratados por el ingeniero Mac-Pherson y á sueldo del gobierno de Chile desde el dia 1.° de Julio; y la suposicion de fechas en el mismo roll, acreditada por confesion de los interesados, que vanamente ha pretendido Mr. Collier escusarla con motivos frívolos, tratándose de un acto de tanta gravedad y trascendencia, como lo es siempre toda falta de sinceridad en los documentos, que tienen por objeto probar la nacionalidad y neutralidad del buque y de sus tripulantes, y la legitimidad de su despacho y navegacion; pues la sola apariencia de falsedad de algunos de ellos bastaba para comprometer al buque, segun la ley internacional, y constituye uno de los motivos de legítima sospecha que, no justificada, dá lugar á la declaracion de buena presa, con arreglo á lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864 y en la regla 7.ª de la Instruccion del Comandante general de la escuadra del Pacífico; disposiciones aplicables al presente caso, en que la sospecha no se ha desvanecido, en que la apariencia de falsedad es un hecho comprobado, y hecho intencional y malicioso:

Considerando que el vapor Tornado por traer con destino á su bordo un gefe de la marina militar de Chile, de contador un empleado del gobierno de esta república, y mas de la tercera parte de su tripulacion enemiga, debe considerársele comprendido en los tres casos previstos en el artículo 24 de la Ordenanza de 20 de Junio de 1801, cualquiera de los cuales constituye, segun las órdenes dictadas por el gobierno, en el Reglamento de 26 de Noviembre de 1864, no sincerándose la sospecha, como sucede en este caso, motivo legítimo y suficiente para la declaracion de buena presa:

Considerando: que la anterior consideracion no se debilita porque muchos de los individuos del Tornado hayan dicho venian engañados, pues, á parte de que algunos notoriamente han faltado á la verdad, denunciándolo sus anteriores compromisos con el ingeniero de Chile D. Juan Mac-Pherson, para servir en la marina militar de la república, á cuyo sueldo están en el Tornado, obra contra todos el hecho de que á bor-

do de este buque se hallaban fijados en sitio donde podian leerlos, los artículos del roll, cuyas condiciones, que los obligaba á seguir á puertos del Pacífico, no reclamaron como pudieron y debieron hacerlo, de ser cierto el engaño, ante el Consulado inglés de Funchal; y aun respecto de aquellos, de quienes puede presumirse con fundamento fueron embarcados en Leith sin conocer el verdadero destino del TORNADO, debe pensarse que luego consintieron el engaño, porque tampoco lo reclamaron en Funchal, donde ya sabian se les llevaba al Pacífico, pues segun lo declarado por el maquinista Mr. Porteous, esta era la conversacion general á bordo, aserto que confirman el mayordomo William Drew y con sus sospechas el contramaestre Hughes y el marinero David Wright y el cocinero de oficiales Govans, en la carta á su madre que original y traducida obra á los fólios 327 y 328 de la 2.ª pieza:

Considerando el mismo hecho bajo otro aspecto, el trasporte de individuos militares y de hombres de mar para alguno de los beligerantes, está considerado por todas las naciones como contrabando de guerra, y el buque neutral que verifica dicho trasporte comete un acto de hostilidad contra el otro beligerante, que, encontrándolo en la mar, tiene derecho de apresarlo; debiendo atenderse mas que al número á la calidad de las personas trasportadas, pues segun declaró en el caso del *Orozembo*, Lord Stowell juez de la corte del Almirantazgo inglés, el llevar un general veterano francés para tomar el mando de las fuerzas de Batavia, podia ser un acto mas nocivo que el trasporte de un regimiento entero, y que la conduccion al enemigo de gefes ó empleados aun del órden civil, de importancia para el servicio del mismo, era razon suficiente para el apresamiento del buque conductor; en conformidad con cuya doctrina el artículo 14 del Reglamento de 26 de Noviembre de 1864 determina, sea detenido y apresado el buque neutral que trasporte, con destino al enemigo, tropas de tierra ó de mar, y la regla 3.ª de la Instruccion dictada para la ejecucion del mismo Reglamento, aclarando el citado artículo, comprende expresamente el trasporte de hombres de mar para los buques del enemigo, como

razon para la detencion y apresamiento del neutral que lo ejecuta:

Considerando que el TORNADO no es un buque mercante, ni puede serlo sin esperimentar esenciales transformaciones, pues segun está repartido no tiene espacios para carga, ni alojamiento para pasajeros, estando distribuido, dispuesto y preparado para recibir inmediatamente sin necesidad de ninguna operacion prévia, armamento y tripulacion de guerra, circunstancia que unida á su cierto destino á puertos enemigos, lo constituyen legalmente buena presa, aun en el caso de que constara, que no consta, su propiedad neutral, encontrándose en condiciones todavía mas desfavorables que el *Richmond*, condenado por el Juez Lord Stowell, solo por haberse acreditado de que su capitan tenia intencion de llevarlo á un puerto de la Isla de Francia, enemiga entonces de Inglaterra para venderlo como corsario, porque ciertamente no puede concebirse un instrumento de destruccion mas poderoso para la guerra de mar que un buque de la clase del TORNADO:

Considerando que el verdadero destino del TORNADO al Pacífico y á puertos enemigos de España, se comprueba:

1.° Por no espresarse en el roll el puerto de aquel mar á que se dirigia, y designarse otros á que no tenia intencion de arribar, circunstancias las dos, que exactamente se conforman con el tenor de las cartas de 5 y 6 de Julio de Mathew Gray á Mac-Pherson, en las cuales le proponia se hiciera constar en la contrata de la gente para que esta la firmase, el puerto supuesto ó verdadero á que se dirigian los barcos, ó aquel ó aquellos en que primero hubieran de tocar, sin hacer mencion de los demás, y con la prevencion que en la suya de 7 de Julio y telégrama de la misma fecha hizo D. Juan de Dios Merino Benavente al propio Mac-Pherson, para que siendo necesario firmarlos, hicieran constar en los artículos tenian que ir los enganchados á puertos del Sur:

2.° Por la ignorancia en que estaban todos los tripulantes del TORNADO, que se han manifestado conformes con los artículos del roll, acerca del puerto del mar Pacífico á

que dicho buque iba destinado, ignorancia que confirma la observacion de que la contrata de la gente fué redactada en los términos aconsejados y ordenados en las citadas cartas y telégramas de Gray y Merino Benavente:

3.° Por las precauciones adoptadas para contratar la gente y para remitirla á puntos donde fuera menos probable infundir sospechas, dividida en grupos y exigiendo en los enganchados la calidad de solteros, precauciones aquellas innecesarias para una espedicion lícita y enganche legal, y circunstancia la última solo importante cuando se trata del servicio militar, y que de seguro no se hubiera exigido para tripular un buque, cuyo solo objeto fuera ir á venderse como se supone iba el Tornado á Rio Janeiro:

4.° Por el hecho comprobado de que el Tornado no habia de tocar en aquel puerto, como lo demuestra su proyectada arribada á Fernando de Noronha, cuando segun su primer maquinista, tenia suficiente carbon para ir directamente de Funchal á Rio Janeiro, sin embargo de lo cual sus armadores se impusieron el enorme gasto de enviar espresamente un buque y de vapor, de gran porte como el *Lady Flora*, que habia de estacionarse por tiempo indeterminado en una isla casi desierta, fuera de derrota y de la vista de todo el mundo, con el único fin de proveer de carbon al Tornado y á su compañero el *Cyclone*, para solo siete dias, que eran los que podian tardar de Noronha al Janeiro, á cuyo puerto no se sabe haya llegado todavía el segundo, que salió el 11 de Julio de Falmouth:

5.° Por el hecho de haberse ocultado al consignatario de Pernambuco la espedicion del *Lady Flora* á Noronha, sin duda para que no sospechase nada, ni tampoco su corresponsal de Lóndres, del objeto de ella:

6.° Por las instrucciones de Isaac Campbell y Compañía al capitan Mr. Eduardo M. Collier que dejan á este en libertad de seguir directamente desde Fernando de Noronha á S. Francisco, tocando en las Malvinas; autorizacion inconciliable con la venta del Tornado en Rio Janeiro ó Buenos Aires, y propósito ni siquiera mencionado en dichas instrucciones:

7.° Por la circunstancia de que habiéndose dispuesto á tanta costa la arribada del TORNADO á Fernando de Noronha, despues no se le marca ninguna escala desde las Malvinas á S. Francisco, sin embargo de ser esta navegacion mucho mas larga, sin que tampoco lleve su capitan carta alguna de presentacion ni crédito para dicho último puerto:

8.° Por la carta de John Govans á su madre, á la cual le decia no podia darle seguridades sobre su regreso, porque ignoraba, como los demás de la tripulacion, á donde iba el TORNADO, aunque algunos sospechaban que á bloquear y otros que á ejercitarse en el corso:

Considerando que si á los anteriores hechos se agregan los de llevar el TORNADO á su bordo un ingeniero gefe de la Armada de Chile, el contador tambien empleado de la República, los maquinistas, fogoneros y paleros, contratados para los buques de la marina militar chilena: pues aunque Mac-Pherson dice los ajustó para el *Chacabuco* y *General O'Higgans* y que luego los colocó en el TORNADO y *Cyclone* por medio de Mr. Elliot, semejante hecho resulta contradicho por datos irrecusables, siendo hasta inverosímil que Elliot recibiera dos dotaciones de buques de guerra para otros dos mercantes, abonándoles á pesar de la diversidad del servicio, los mismos sueldos, y lo que es mas improbable todavia, los salarios que habian devengado, desde la fecha en que los contrató Mac-Pherson y durante el tiempo que este los tuvo empleados á unos en el vapor *Imperial* y á otros en los enganches de la gente; y si se atiende además que por su voluntad ó engañada, que para el caso es lo mismo, la última va destinada para el servicio del enemigo, se adquiere la plena conviccion de que el verdadero destino del TORNADO, era á Chile, en cuyas aguas hubiera sustituido como el *Henrriete* el pabellon inglés de que abusaba, con el de aquella república:

EL AUDITOR ES DE DICTAMEN: Que V. E. se sirva declarar legítima la detencion del vapor TORNADO y buena presa este buque y cuanto le pertenece, adjudicando su valor, deducidos los gastos, al Comandante, oficiales y dotacion de la fra-

gata Gerona, en la proporcion respectiva que determinan las Ordenanzas y Reglamentos, sobre repartimiento de presas; y determinar que los prisioneros queden á disposicion del Excmo. Sr. Capitan General del Departamento, para que respecto de ellos resuelva lo que corresponda, con arreglo á las órdenes que haya recibido ó reciba del gobierno.

La providencia que se sirva dictar V. E. deberá notificarse al capitan Collier y comunicarse al cónsul de Inglaterra en Cádiz, con copia de este informe, advirtiendo al primero y diciéndose al segundo, que no es ejecutoria, que puede ser reclamada dentro del término de cinco dias contados desde el siguiente á la notificacion, y que de reclamarla se le concederá otro término y la instruccion necesaria de los autos para que ejercite su derecho y se defienda. Salvo en todo el mas acertado superior parecer de V. E. á quien Dios guarde muchos años.

San Fernando 6 de Diciembre de 1866.

Excmo. Señor:

J. Galvez Alvarez.

San Fernando 15 de Diciembre de 1866.

Visto: se declara legítima la detencion del vapor Tornado y buena presa este buque y cuanto le pertenece, adjudicándose su valor, deducidos gastos, al Comandante, oficialidad y equipaje de la fragata Gerona, entre los cuales se distribuirá en la forma determinada por Reglamento: pónganse los prisioneros á disposicion del Excmo. Sr. Capitan General del Departamento, para que determine respecto á ellos lo que corresponda, con arreglo á las órdenes que haya recibido ó reciba del Gobierno. Notifíquese esta providencia al capitan Mr. Eduardo M. Collier, haciéndosele saber puede reclamarla dentro del término de cinco dias, contados desde el siguiente al de la notificacion, y que de reclamarla se le concederá otro término y la instruccion que necesite de los autos para su defensa, la del buque apresado, tripulacion é intereses que representa. Comuníquese asímismo con copia del informe del Auditor de 6 del actual, al Cónsul de Inglaterra en Cádiz, para que teniendo conocimiento de los cargos que resultan contra el Tornado, pueda instruir y aconsejar á su capitan y á cualquiera otro interesado en dicho buque, sobre su derecho á defenderse. Ténganse presentes en su dia los tres otrosíes del dictámen del Auditor del Departamento, poniéndose desde luego en conocimiento del Excmo. Sr. Ministro de Marina, para la decision que tenga á bien proponer á S. M. respecto del último. Y para la notificacion del capitan Collier, líbrese órden al Juzgado de la Comandancia de este Tercio, y certificacion en que se inserte esta providencia, acompañándosele copia de la misma en la parte relativa y del dictámen del Auditor, para que disponga su entrega al Cónsul de Inglaterra en Cádiz.=Está rubricado.=Ldo. *José Gonzalez Tellez Warleta.*

DON MANUEL DE BUSTILLO Y PERY, Teniente de navío de la Armada, oficial marinador del buque TORNADO, por sí y en representacion del Sr. Comandante, Gefes, Oficiales y equipage de la fragata de guerra GERONA, en los autos sobre calificacion de la presa del vapor TORNADO, digo: Que se me ha instruido del escrito presentado por Mr. Eduardo M. Collier, á fin de que esponga lo que á nuestro derecho convenga: Preténdese en aquel, que se tenga por entablada la declinatoria de jurisdiccion, declarando que la Junta Económica es incompetente para conocer de este apresamiento: que por esta razon y por los vicios legales que encierra, son nulas las actuaciones practicadas, inclusa la declaracion de buena presa; que los interesados tienen derecho á reclamar la indemnizacion de daños y perjuicios que se les han ocasionado indebidamente: que una vez declarado todo esto, se remita el espediente al Gobierno, para que oyendo al Consejo de Estado resuelva el curso que con arreglo á las leyes deba dársele: protesta en fin, que caso de no accederse á todas estas solicitudes, acudirá en queja á S. M. la Reina, é impetrará la proteccion del Gobierno inglés; mas á pesar de cuanto para ello se espone y alega, V. E. se ha de servir declarar no haber lugar en ninguna de sus partes á esa solicitud, confirmando la resolucion dictada en 15 de Diciembre último, con es-

presa condenacion de costas, pues así procede en justicia.

Apelo á la constante y repetida esperiencia: poca confianza muestra en su causa, quien formula solicitudes contradictorias y conmina con recursos, que ni caben dentro de la ley, ni admiten los buenos principios: pretender la declaracion de competencia y que al mismo tiempo se califiquen los actos realizados, equivale á una verdadera paradoja: desde el instante en que una jurisdiccion, cualquiera que sea su clase y categoría, se considera incompetente, nada puede ni debe fallar sobre la calificacion de las actuaciones: esa sentencia corresponderia á la jurisdiccion propia á quien se volviese el conocimiento. Estimar como regulador judicial al poder ejecutivo, pensar siquiera que éste puede alterar, modificar ó variar las providencias de un juez, es intentar subvertir todas las ideas y atacar la completa independencia de la administracion de justicia, tan necesaria en todo pueblo, como que sin ella se haria imposible el respeto á los derechos y todas las bases de una organizacion civilizada: nos daria en la práctica la repugnante é insostenible arbitrariedad del despotismo, en vez de la ordenada obediencia á la ley. Pero no debe admirar tan insigne contradiccion en los términos de la solicitud, cuando en la alegacion se incurre en otras iguales y mayores, que no por ser mas variadas, pierden en su propio mérito de raras y sorprendentes.

V. E. se habrá convencido de ello al examinar el escrito: lástima grande, que así como el capitan se ha cuidado de consultar á cuatro jurisconsultos españoles de gran reputacion, no se hubiera sometido para su defensa á la direccion de un letrado que por muy modesto que fuese y sin mas garantías de acierto que las propias de su título, habria presentado las cuestiones por su órden, y habria reducido los puntos al método propio de las contiendas judiciales, y caso de haber querido declinar la jurisdiccion, se

habria ahorrado el exámen de otros muchos hechos y de acumular peticiones contradictorias. Sigamos no obstante á nuestro adversario, por mas que deploremos el tiempo que en algunas ocasiones, habremos de malgastar.

Para contestar á las aseveraciones relativas á la ilegitimidad de la presa, nos referimos al dictámen del Sr. Auditor; notaremos, no obstante, una diferencia esencial: el capitan dice que probará, que acreditará, y nosotros al invocar aquel documento no hablamos en futuro: la averiguacion, la prueba concluyente, está hecha: decimos mas, acaso no haya ejemplo de una demostracion igual y tan patente en la historia de la Marina, tratándose de embarcaciones que no navegan á la descubierta como enemigas. ¡Ojalá el capitan hubiera entrado desde luego en esa verdadera discusion! seguro debia de estar, de que la imparcialidad y la justicia y no la pasion ni la arbitrariedad, influirian en la decision: los tribunales españoles, bien pueden blasonar de ello, y la historia de sus ilustres actos, rechaza por sí sola la mas leve reticencia que intentára ofenderlos: la cualidad de extranjero lejos de perjudicarle, seria todo lo eficaz y poderosa que podria ser una recomendacion, dentro de los límites del respeto á la ley: acaso y sin acaso lo tendrá entendido el capitan: acaso lo confiese así en su propia conciencia; pero como el interés no solamente propio sino de otros, habla á veces mas alto, recurre á esas indicaciones que aun no siendo intencionadas, no deberia haberse permitido.

¿Y cuál es la sombra de fundamento sobre que descansan esas reticencias? Ocupémonos una por una de las diferentes ideas y de las diversas razones con que se intenta presentar.

1.ª Incompetencia de jurisdiccion: la Junta del Departamento presidida por el Excmo. Sr. Capitan General en Tribunal que ha de conocer en el juicio de apresamiento

del Tornado, al decir de nuestro adversario, ha desconocido por completo la legislacion de España en este asunto. Para responder victoriosamente á aserto tan singular, no seguiremos el método que el contrario nos traza; en vez de párrafos, de artículos aislados, mas ó menos truncados en su copia, citaremos las disposiciones legislativas. En las Ordenanzas de 1748, título 5.º tratado 6.º y en su artículo 27, se previene que conducida la tripulacion de la presa á bordo del bajel de guerra, se tome en presencia del Comandante y Ministro declaracion al capitan, piloto, maestre y otros sugetos que pareciese conveniente examinar acerca de la navegacion, carga y demás circunstancias de la embarcacion, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á dar luz á los que hubiesen de decidir en justicia. El artículo 33 manda remitir con la presa, caso de enviarse suelta, los instrumentos, papeles y noticias que hubieren de servir para que se juzgue su legitimidad, y su capitan ó maestre y algunos otros individuos de su equipage que puedan declarar y deducir su defensa; pero que si la condujese la escuadra ó bajel que la hubiese apresado, su Comandante, Ministro ó Contador pasen las noticias y entreguen todos los papeles é instrumentos encontrados en su bordo al Intendente del Departamento, para que examinándolos declare si ha de ser buena presa; y el artículo 34 confiere al Intendente del Departamento el derecho y la obligacion de proceder en este exámen y juicio de presas con la brevedad posible, examinando los papeles despues de haberlos hecho fielmente traducir, oyendo á los capitanes ó maestres y al Auditor de Guerra.

Algun tanto alterada ó modificada esa disposicion por leyes posteriores que no tienen verdadera importancia para el caso, el Sr. D. Cárlos IV en Segovia por Ordenanza de 20 de Junio de 1801 al establecer las reglas para el corso, fijó en cuanto á la jurisdiccion que habria de entender en

las causas de presas, las disposiciones consignadas en los artículos 11 y 12. Léese en el primero: "El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitieren á los puertos, pertenecerá privativa y absolutamente á los Comandantes militares de Marina de las provincias, con asistencia de sus Asesores." Léese en el segundo: "Si las presas fueren conducidas á la capital del Departamento, conocerá de ellas y de todas sus incidencias la Junta establecida en él con asistencia del Auditor, y si hubiere discordia remitirá los autos á mi Consejo de Guerra con noticia de las partes."

Pero esa disposicion está corregida por el artículo 4.° de la Ordenanza de 1802. Fijémonos en sus términos: "El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitieren á los *puertos de las provincias* corresponderá á los respectivos Comandantes de ellas, sin que ninguna otra jurisdiccion pueda intervenir directa ni indirectamente en estas materias." Basta comparar el literal contesto del artículo 4.° con el del 11 ya citado, para convencerse de que no es mas que su absoluta confirmacion, y de que la derogacion del artículo 12, ni está en su testo ni mucho menos en su espíritu. Las palabras "sin que ninguna otra jurisdiccion pueda intervenir ni indirectamente en estas materias," manifiestan claramente que la exclusion, se referia á las jurisdicciones estrañas á la Marina, lo cual se confirma de un modo evidente en el periodo posterior, por el que se permite que el Gobernador ó Comandante de armas entienda en las causas de apresamiento si buques enemigos se hubiesen rendido por temporal ú otro accidente, á las fortalezas ó destacamentos de las costas; y aun en ese caso si el buque es perseguido por otro de guerra ó corsario español, previene, corresponda el conocimiento al Juzgado de Marina; demostracion patente de que el propósito se reducia á resolver cuestiones de índole diversa, y no á dirimirlas en-

tre tribunales de idéntica jurisdiccion, sobre cuyas contiendas debia quedar subsistente el derecho recientemente establecido.

Ni podia ser de otro modo: si en lo antiguo conocian los Intendentes que en union con los Auditores componian un Juzgado de administracion, si pareció luego mas conveniente á fin de evitar graves demoras que no fuese á ser juzgado en la capital del Departamento el buque que llegaba á una costa quizá remota de la misma provincia, no podia parecer aplicable, la razon cuando arribaba á la misma capital y no era de presumir que en tal caso, se diera menos importancia á un Tribunal que por su mas elevada categoría, habia de ofrecer siquiera iguales, ya que no superiores, garantías de acierto: por eso quedó firme el artículo 12 tantas veces conmemorado.

Esto mismo se habrá ocurrido ciertamente á nuestro adversario al examinar la real órden que cita de 26 de Junio de 1826. Véase su contesto sin presentar exclusiva y aisladamente el período que trascribe, y nos persuadiremos de que tampoco entonces el legislador tuvo intencion ni propósito de decidir entre el Juzgado de la Comandancia de Marina y esta Junta. Dióse cuenta al Rey de que el Intendente de provincia, queria entender en el apresamiento, á pretesto de que en las embarcaciones detenidas iban géneros de contrabando, y enterado S. M. de que sin embargo de haber advertido al Intendente de que los juicios de esta clase son *de privativo conocimiento* de la jurisdiccion de Marina, segun prescriben las Ordenanzas generales de la Armada, la de Corso y la de Matrículas, se habia declarado competente el Intendente, mandó cesar al Juzgado de Hacienda diciendo, por último, que todas estas causas se viesen por los Juzgados de Marina. No se trató, pues, de resolver nada contra este Tribunal, y si de algo sirve el recuerdo de esa real órden, es de confirmar que las Ordenan-

zas de corso estaban vigentes, en lo que no habian sido terminantemente derogadas: de otra suerte con recordar el artículo 4.°, habia bastante.

Mas el contrario ha callado otros muchos datos, y nosotros, que no tenemos la luz, presentaremos algunos y no todos por consultar la brevedad.

En 24 de Agosto de 1831 se dictó Real orden con motivo de dudas sobre si las Juntas del Departamento habian estralimitado sus facultades mezclándose en la parte criminal: en esa Real orden se espresa que las ordenanzas de Corso atribuyen á las Juntas el conocimiento de las presas en sus árticulos 12 y 17, sin que sus juicios sean estensivos á otras cosas que á la declaracion de buenas ó malas: luego el legislador entonces no estimaba derogado el artículo 12 de la ordenanza de Corso por el 4.° de la de Matrículas.

En Real orden de 5 de Febrero de 1866 se previene que se instale en este Departamento el Tribunal de presas con arreglo á ordenanzas y leyes vigentes. Los Juzgados de la Comandancia de Marina no tienen que instalarse, lo están siempre.

Consultóse por el Excmo. Sr. Capitan General del Departamento, sobre esa instalacion, y despues de haberse oido á la Junta consultiva de la Armada, el Auditor de Marina de Madrid dió su dictamen, enteramente conforme con la opinion que sostenemos, y concluyó que el Tribunal de presas debia constituirse por la Junta Económica del Deparlamento con el Auditor del mismo, y conforme el Gobierno con esta opinion, la mandó cumplir en 24 de Abril del mismo año, fecha anterior por cierto á la del apresamiento del TORNADO, circunstancia que hago notar, por mas que tratándose de la esplicacion é interpretacion de las Leyes, sea indiferente la posterioridad de la fecha. ¿Quedará alguna duda á este Tribunal sobre su competencia en la comparacion con la Comandancia de Marina? Respondan en

último caso los actos del Comandante y Asesor de Cádiz que muestran esa fija persuacion; que no puede ser mas celoso el litigante de las atribuciones de un Juzgado, que el Juzgado mismo.

Si consultásemos el órden, la lógica del raciocinio, deberiamos ocuparnos ahora de esa imaginaria competencia, para estos casos, del Consejo de Estado; porque tratándose de jurisdiccion, natural es que lo debatiésemos todo en una de las partes del escrito; pero nuestro adversario ha dejado ese punto para el último, sin duda presumiendo producir mayor efecto con la invocacion de un Cuerpo de tan alta categoría; y siquiera por la cualidad de estrangero, llevaremos con él la cortesía, hasta el extremo de aceptar el órden que ha considerado mas favorable.

Vengamos ahora á esa protesta formal contra las actuaciones, en que se encierran tantas infracciones de ley, segun la atrevida frase del Capitan.

En el espediente ha habido una dilacion injustificada y por ella se ha infringido el artículo 5.° de las ordenanzas, no habiéndose resuelto la cuestion antes de las veinte y cuatro horas. El artículo 5.° recomienda con efecto la brevedad, previene que se examinen los papeles, que se oiga sumariamente á los apresadores y apresados y que preceda el dictámen del Auditor pronunciando en seguida la legitimidad ó invalidacion de la presa, *siendo posible antes de las veinte y cuatro horas.* Mas, si no es posible, si se encuentran *motivos de suspender el juicio, á fin de no aventurarlo en materia tan escrupulosa y en que hay responsabilidad*, las veinte y cuatro horas, ni son término perentorio, ni mucho menos fatal. Mándanse cumplir en ese artículo 5.° las prevenciones de la ordenanza particular de Corso, y en el 13 de ellas, se dice terminantemente: "Si se ofreciere alguna duda ó reparo que obligase á suspender ó retardar esta declaracion, podrá dilatarse el tiempo preciso para las diligencias ó averiguacio-

nes que convengan practicar por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atencion con que debe procederse al referido exámen.” En una palabra que no se sacrifique al empeño de la brevedad la mas importante garantía de la justicia, el completo conocimiento de los hechos.

¿Y hay valor para hablar de dilaciones cuando el Capitan sabe y há visto que no se perdió un solo dia, que se trabajó sin intermision gran número de horas y que todas las declaraciones se recibieron con auxilio de intérpretes, por mas que entre los declarantes habia algunos que entendiendo perfectamente nuestro idioma quisieron ampararse con una afectada ignorancia?

Respondan las páginas mismas de la informacion.

Si se computa el término de las veinte y cuatro horas desde que el Señor Auditor emitió su dictámen, la observacion y la protesta son aun mas ilegítimas é improcedentes, sirviendo solo para comprobar la pobreza de atendibles recursos de parte de quien las hace. En 7 de Diciembre se firmó el dictámen: los dias 8 y 9 fueron feriados, el 10 comenzó la vista, que por la estencion de los datos terminó el 15, y en el mismo dia se hizo el pronunciamiento.

Pasémos á otro.

Consiste en afirmar que es un hecho sin ejemplo en los anales jurídicos recibir las declaraciones de los estrangeros que no conocen mas idioma que el propio, como se han recibido las de los marineros y tripulantes del Tornado: que lo justo y regular habria sido reproducir fielmente las preguntas y respuestas de modo que el testigo hubiera leido siempre en su idioma y hubiera escrito tambien en él, sirviendo los intérpretes para hacer la traduccion de una y otra y dejando un medio fácil de comprobar, si estos habian hecho la traduccion fiel y lealmente. Es de deplorar que nuestro adversario no haya citado los artículos ni la práctica de otras legislaciones y otros pueblos que dieran fuerza

á su sistema: que en España por lo menos es completamente nuevo y desconocido en interrogatorios de esta clase.

En el derecho comun todos los autores sin escepcion alguna, que yo recuerde al menos, sientan la doctrina de que cuando el testigo ignora el idioma castellano deberá ser examinado por medio de intérpretes, los cuales deben jurar que dirán en nuestro idioma lo que el testigo deponga en el suyo, juramento completamente inútil si la traduccion se ha de revisar y comprobar. La forma práctica constante es la seguida en estas actuaciones: se hace la pregunta en castellano, se traduce y comunica por los intérpretes al compareciddo; contesta este, se traduce la respuesta y se consigna la declaracion que firma el testigo despues de habérsele instruido por el mismo medio. No ha mucho que en Sevilla se recibieron de esta misma suerte las declaraciones en proceso contra súbditos ingleses que afectaba á la vida del acusado, y en causas célebres que la prensa nos trasmite cada dia de diferentes naciones, no hemos visto jamás seguir el método recomendado por nuestro contrario.

Ni podia ser de otro modo: Primero: por lo embarazoso, doblando y triplicando el trabajo: Segundo; porque si esa garantía fuese de absoluta necesidad, no podrian declarar los que no supiesen leer ni escribir, privándose por lo tanto la ley de este importantísimo medio de justificacion; y Tercero; porque concurre en esta manera de interrogar la garantía que la ley establece como prueba para cosas mucho mas importantes, á saber, el testimonio de dos personas unánimes y conformes. Porque dos testigos responden de la certeza de un hecho, la Ley lo manda tener por cierto y el Juez lo admite como verdad. ¡Qué mucho que se produzca la conciencia jurídica de que el Capitan há dicho tal ó cual cosa, cuando dos testigos lo aseguran!

No se arguya con la protesta de los marineros y oficiales porque sus firmas van puestas al pié en idioma que no

saben, y que por lo tanto nada significan ni pueden conocerlas como verdaderas: el mérito de esas declaraciones está en la jurisprudencia práctica constante, está en la justa importancia que dá la Ley á los asertos juramentados de los intérpretes y V. E. sabrá apreciarlo.

Sigue en el órden del escrito contrario la protesta por la aplicacion que la Junta há hecho al caso presente de las instrucciones dictadas por el Comandante Gefe de la Escuadra española en el Pacífico.

Observo desde luego que esto ninguna relacion tiene, ni con el punto de jurisdiccion, ni con el órden de procedimientos: podria acaso invocarse aunque en valde, sobre la procedencia de la declaracion de buena presa, y es bien raro, aunque fácil de esplicar, que el Capitan se agite sobre esa circunstancia y no se ocupe de los demás medios de prueba que se han apreciado, para dictar el fallo de 15 de Diciembre. Esta contradiccion habla muy alto en favor de nuestras razones. Podria por lo tanto excusarse de entrar en un debate de todo punto innecesario; mas pareciéndome delicado no consentir ni aun así, razonamientos erróneos, veamos si el Señor Auditor ha podido invocar con fundamento tales instrucciones.

No es principio de derecho público que la jurisdiccion de los buques de una escuadra bloqueadora no llegue mas allá del alcance de sus cañones: traducido esto en el hecho, el principio está demás: consignándose en derecho, la jurisdiccion se estiende, segun la autorizacion y facultades del Gefe de la Escuadra, siempre que vayan de acuerdo con el derecho internacional. Si nuestro digno y malogrado General obró con completa autorizacion, al invocar sus disposiciones invocamos las del poder legítimo de quien recibió las instrucciones. Consultemos los hechos.

El Gobierno dictó y comunicó al General de la Escuadra el Reglamento de 1864, y le facultó para declarar en

su nombre la guerra y adoptar las medidas oportunas á fin de llevar á cabo las hostilidades. Para la ejecucion de lo acordado por el gobierno y usando rectamente de su delegacion especial dictó sus instrucciones que fueron circuladas no solamente á los agentes y representantes estrangeros en aquellos paises, sino á todos los gobiernos de las naciones neutrales, de las cuales no ha habido una que haya protestado ni mucho menos alegado falta de autorizacion; la legitimidad, pues, de esos actos es incuestionable sin que baste á desvirtuarla el argumento que se forma de que no puede su eficacia estenderse mas allá de la línea de bloqueo, así porque la misma instruccion en sus artículos 13 y 14 la estiende, como porque de otra manera se faltaria á las reglas del derecho internacional y se privaría á nuestro pais del ejercicio de actos, con los cuales puede hacer cumplir los imperiosos deberes de la estricta neutralidad.

¿Qué tiene que ver con esto, diré yo á mi vez, que el Tornado haya salido de los puertos de Glasgow, de Leith, de Funchal ó que se haya encontrado en las aguas del Pacífico? ¿Por ventura las obligaciones de los súbditos de las potencias neutrales varían por la diferencia de sitios en que se encuentren? ¿No serán siempre las mismas? Si el buque es mercante, si no lleva al enemigo auxilio de ninguna especie ni de efectos, ni de personas; si corresponde á súbditos de nacion neutral, podrá haber diferencia: pero, si por el contrario vá en ayuda del enemigo de cualquiera de esos modos, tendrá que sufrir la ley general de la guerra por haber faltado sus dueños ó cargadores á las reglas del derecho internacional que son á la vez leyes de su propio pais. No hay pues ni ilegalidad ni arbitrariedad ni improcedencia en la aplicacion que haya hecho la Junta de las instrucciones del Almirante, aun en la hipótesis desmentida de ser ese el mas sólido fundamento de su determinacion.

Esas calificaciones serian mas justas, si las aplicásemos

nosotros á la inaudita protesta por haber admitido pruebas además de los documentos que se encontraban á bordo: original empeño es querer circunscribir á ciertos y determinados medios, la justificacion de hechos y de propósitos. En esta parte creo que el capitan ha padecido un gravísimo error: esa limitacion ni está en nuestras leyes, ni en las reglas del buen sentido. Recordemos las primeras, contestando de paso á los aparentes argumentos con que se quiere robustecer la doctrina.

En las antiguas ordenanzas no hemos hallado nada que la corrobore: el artículo 35 no prescribe la admision de otras pruebas: su testo es el siguiente: "Para determinar la legitimidad de presas no han de admitirse otros papeles que los que se hubiesen encontrado en sus bordos;" y es preciso cerrar los ojos á la luz, para no comprender que la palabra *papeles*, tiene aquí una significacion estricta, limitada á los documentos que forzosamente debe llevar toda embarcacion: en el 34 se confirma esta significacion al decir que "el Intendente ha de proceder al exámen de los papeles:" en el 33 se usa la palabra en el mismo sentido mandando que el comandante entregue todos los papeles y en este sentido para no fatigarse usa constantemente de esa voz en los artículos anteriores y posteriores. Pero esto no implica la absurda necesidad de renunciar á los demás medios de conviccion, y aun cuando los papeles estén corrientes, si se adquiere el convencimiento de que el buque iba en auxilio de los enemigos, el embargo y declaracion de buena presa, habrá de llevarse á efecto respetándose de esta manera el derecho internacional y el de la propia y legítima defensa.

Esa medida tiene que concordarse con la del artículo veinte y tres donde se previene que "el comandante apresador recoja todos los papeles y advierta al capitan, presente todos los que tuviere, en inteligencia de que no se le ad-

mitirán otros:" la reduccion, pues, de la prueba se refiere esclusivamente á él, por lo mismo que podria encontrar fácil y fraudulentamente medios de sustituirlos, y por eso tambien la escepcion concedida esclusivamente en su favor de poder justificar haberlos perdido por accidente inevitable.

Tambien habrá de servirnos para la esplicacion del 35 el texto del 33 por el cual se dispone que "al enviarse suelta la presa se remitan con ella los instrumentos, papeles y noticias que hubieren de servir para que se juzgue su legitimidad:" véase como hasta las noticias deben tenerse en cuenta para la formacion del convencimiento.

Y en verdad que esta misma regla de buen sentido se repite en las ordenanzas de Corso: la cita del artículo 15 sin duda es equivocada: entiendo que habrá querido ponerse el 13: en él, es cierto, se recomienda el exámen de los papeles, pero como tambien se agrega que la sustanciacion del espediente pueda dilatarse el tiempo preciso para las diligencias y averigüaciones que convengan practicar, claro está que las pruebas no se reducen á esos documentos.

El artículo 41 no contradice esta doctrina pues aunque dá importancia á los papeles, no la quita á los demás medios de prueba: y en las ordenanzas de 1802 únicamente se reproducen las disposiciones anteriores cuyo espíritu y testo creo haber demostrado corroboran mi opinion.

Ni en mi concepto es posible otra ¿á qué entonces el Tribunal de presas? el Comandante apresador examinará los papeles y al notar que van en regla dejará libre el buque por mas que conduzca pertrechos de guerra, ó alguna persona conocida notoriamente por oficial del ejército enemigo ó el bajel sea de construccion opuesta á la propia de las embarcaciones mercantes ó advierta innumerables datos que le persuadan de que su verdadero objeto es hos-

tilizar. Esto ni es racional, ni se cumple ni practica en pais alguno.

No hay prueba proscrita y no solo las alegadas por el Sr. Auditor en su luminoso dictámen, sino hasta las presunciones, deben servir en esta materia: el Sr. Auditor por la misma abundancia de datos, ha omitido algunos y entre ellos, bien se podria citar la circunstancia rarísima, de haberse encontrado los libros de memoria de casi todos los oficiales del buque y de John Mac-Pherson, arrancadas las hojas correspondientes á los dias, en que debió haber operaciones que pudiesen comprometer la legalidad del viaje, sin que por ninguno se haya dado esplicacion satisfactoria de una circunstancia tan notable.

Sin querer me he distraido de mi objeto; consecuencia natural de la involucracion de las cuestiones: pasemos á otro motivo de protesta. Consiste en formar parte del Tribunal el Comandante de Ingenieros del Arsenal que ha reconocido el Tornado y ha dicho que su construccion, apariencia y distribucion son las propias de un buque corsario. Es una evidente ilegalidad, se afirma de contrario, que sean Jueces de un asunto los que hayan intervenido en él como partes, testigos ó peritos. El Capitan deberia haber comprendido que el Comandante de Ingenieros no ha sido ninguna de estas tres cosas: ha informado y no testificado; ha realizado por sí, para dar cuenta á la Junta, uno de los medios mas importantes de prueba, el conocido con el nombre de vista ocular; por ella y por su pericia de que no puede despojarse, ha informado y sobre los datos de ese exactísimo informe puede descansar en parte y aun en todo el juicio propio suyo y el del Tribunal.

Ni teme ni puede temer el éxito del proceso: viene á ser el Asesor de la Junta en materias de construccion naval, como el Interventor lo es, en materias económicas y de administracion, y los demás vocales en sus ramos res-

pectivos: no hay por lo tanto incapacidad y solo es de deplorar que se hayan elevado tantos clamores sobre ese informe, cuando el mismo Capitan Collier, virtual y terminante, reconoce que la construccion del Tornado es la de un bajel de guerra y no la de un buque mercante.

Crecen las quejas y protestas, por el olvido que se atribuye á la Junta, de aquellas reglas y principios no desconocidos en ninguna legislacion, escritos por la razon y el derecho natural en todas las conciencias y que han servido siempre de garantía á todos los enjuiciados: en una palabra, del conocido axioma jurídico que exije que á nadie se condene sin oirle.

El Capitan Collier al quejarse de esta manera es quien se olvida realmente de todas las disposiciones que antes ha conmemorado y de las reglas de un procedimiento que, caso de haber él resultado inocente, se habria convertido absolutamente en su beneficio; porque en favor de los apresados y no en el de los apresadores se ha instituido esa primera declaracion sumaria.

No es cierto que no hayan sido oidos, á menos que se aspire á que en un término breve y hasta veinticuatro horas á que queria haberlo reducido el Capitan, se hubiesen admitido alegaciones en derecho: una cosa es oir y otras celebrar juicio contradictorio, cuando se trata de sentencias que no hacen mas que formar estado, esa audiencia muchas veces se puede y se debe omitir, y esta es lo natural conforme á los hechos y á los principios y está en perfecta armonía con las disposiciones legales.

Un buque español sospecha hostilidad de parte de un buque estrangero, se apodera de él, lo examina y confirma sus sospechas: le conduce á uno de nuestros puertos: si en efecto el buque estaba destinado á hostilizarle, el apresador ha hecho muy bien; si por el contrario era meramente mercante ó inofensivo habrá incurrido en responsabilidad, á

menos que le escusen de ella graves y urgentes apariencias.

¿A quién toca reclamar contra el hecho? La respuesta no es dudosa, al que ha esperimentado el daño: ese juicio debe ser contradictorio, ámplio y solemne; sin embargo, nuestro derecho, de acuerdo con las mas adelantadas reglas del Internacional, previene un juicio brevísimo para evitar conflictos, caso de completa y averiguada inocencia, y señalar las relativas condiciones en el debate mas ámplio. Que se vean los papeles, que se oiga, es decir, que declaren el Capitan, oficiales y tripulantes del buque apresado, que se examinen los instrumentos, que se tomen en cuenta las noticias, que se hagan las demas averiguaciones que convenga practicar y que se pronuncie en seguida, y si es posible dentro de veinticuatro horas en honor y conciencia, la legitimidad ó invalidacion de la presa. Si no es legítima, si no ha lugar para su detencion, se pondrá incontinenti en libertad sin causar el menor gasto. Si el apresador no queda satisfecho, podrá seguir la instancia dando fianza competente. Si se declara legítima la presa, se procede desde luego á justificar legalmente las causas que intervinieron para hacerla y se oye á las partes en juicio contradictorio. He aquí en suma lo dipuesto por nuestras leyes, cuyo solo recuerdo me escusa de contestar las alegaciones en esta materia. Esto es lo que se ha practicado: ni la sentencia ha arrebatado propiedades, ni la ha repartido en pedazos, ni ha verificado despojos, ni ha inventado nuevos procedimientos. ¿Queria el Capitan que antes de haberla apresado, se hubiera seguido el juicio contradictorio? Todas las consecuencias que va sufriendo, son las propias del embargo: el Tribunal hasta hora sumariamente ha calificado de buena la presa; pero esta sentencia admite revision en juicio mas ámplio ante la propia jurisdiccion; en él nos encontramos y no podrá quejarse el adversario de haberle faltado el tiempo. Proclame si quiere ante la faz del mundo que no ha si-

do oido: las actuaciones y el mismo escrito á que contesto, le contradicen.

Intimamente ligada con la anterior protesta y como continuacion de ella se formula otra que consiste, en que la Junta del Departamento, que ha fallado en primera instancia como Tribunal *á quo*, se erije arbitrariamente en grado de alzada en Tribunal *ad-quem* nace del mismo error afectado ó cierto y del completo olvido de las prescripciones recordadas y de la naturaleza de estos juicios. No nos hallamos en grado de apelacion: el sumario ha fijado las condiciones de los litigantes: el juicio contradictorio es el de hoy y cabalmente todos los de esta índole se sustancian y determinan por las mismas jurisdicciones que entendieron en el sumario: así está prevenido en los artículos 13, 14, 15 y 16 de la ordenanza de Corso. Si hubiéramos de seguir esas nuevas teorías de procedimientos en toda clase de interdictos, en toda clase de sumarias perderia la jurisdiccion el derecho de conocer en los juicios inmediatos contradictorios, que son su consecuencia natural.

Jamás se ha sospechado la imposibilidad de que un Juez que sumariamente ha resuelto una contienda, pueda estimarse comprometido ni inducido por falso honor ó exagerado amor propio á sostener la procedencia primera y de ellas tenemos varias y concluyentes ejemplares. Mas aunque no sucediera así en el órden comun, nosotros no somos legisladores: debemos atenernos al derecho constituido; y los artículos 16 y 17 no admiten duda ni interpretacion. Cuando conocen de la sumaria y del juicio contradictorio, los Comandantes de los Puertos, la apelacion será para ante las Juntas del Departamento (artículo 17). Cuando de ese juicio contradictorio conozcan las Juntas en primera instancia por haber arribado, como en nuestro caso, á la Capital del Departamento, la apelacion será ante el Consejo de la Guerra, hoy Tribunal Supremo de Guerra y Marina.

Hemos examinado todas las decantadas protestas, ninguna, absolutamente ninguna, es procedente. Ocupémonos en fin del tercer punto, con que se cierra y termina la alegacion contraria.

"El jiro que se ha dado al actual juicio de presas, con-"virtiéndolo en un verdadero proceso judicial, es irregular "y anómalo, mediante á que su carácter es esencialmente "gubernativo." Séanos desde luego permitido dudar de la fé de nuestro adversario, en este último recurso á que apela. ¿A qué entonces haberse fatigado tanto en el exámen de esotras cuestiones? ¿Cómo no haberse amparado desde luego en ese principio, que resolvió en sí todas las dudas del modo mas beneficioso á su intencion? Pero sea cualquiera la viveza de su fé, sigámosle en sus raciocinios.

"Las ordenanzas de 1802 sufrieron variacion profun-"da con el artículo 45 n.º 8 de la Ley orgánica del Conse-"jo de Estado:" con perdon del Capitan, si hubo variacion debió sufrirla en 1845 con la ley de organizacion del Consejo Real, de donde se copió testualmente el periodo citado. Al tratar de las atribuciones del Consejo, dice el artículo 11, que deberá ser siempre consultado "sobre la validez de las presas marítimas." ¿Cómo no lo ha recordado Mr. Collier? No le convenia: porque fijando esa época se le ofrecia un obstáculo insuperable con los innumerables casos prácticos, que demuestran que ese artículo no ha tenido la importancia que se le atribuye, ni para el Gobierno Español, ni para los Tribunales, ni aun para las naciones neutrales. Desde 1845 hemos tenido las presas que se hicieron con motivo de las espediciones filibusteras á la Isla de Cuba; hemos sostenido las guerras de Africa, Cochinchina, Méjico y Santo Domingo, en cuyas aguas tambien hicimos presas, y no se ha dictado por el Gobierno disposicion alguna, que niegue la competencia á los Tribunales determinados por las ordenanzas, y no se ha consultado al Consejo

Real, y no se ha tenido siquiera noticia de reclamacion gubernativa por parte de los Soberanos de los Estados neutrales, á que correspondian los apresados que habian faltado á sus deberes, comprometiendo su propio pabellon; debiendo notarse que alguno fué apresado con bandera inglesa.

Como ha entendido nuestro Gobierno, como sigue entendiendo nuestra legislacion en la materia, se desprende de la Real órden respondiendo á la consulta del Excmo. Sr. Capitan General del Departamento, y mandando cumplir las ordenanzas en los términos espresados á otro propósito.

Ni podrá ser de otro modo: si el artículo 11 del Consejo Real hubiera de esplicarse de la manera que intenta hacerlo el adversario: si se le hubiera de dar la latitud que este supone, consecuencia precisa habria sido fijar y determinar de un modo seguro y esplícito los trámites y sustanciacion de esta clase de negocios: si se convirtieron de judiciales en gubernativos, preciso era decir quienes habian de ser, no ya los Juzgados, no ya las jurisdicciones, sino las autoridades que habian de formar los espedientes: nada de eso se hizo, lo cual dá legítimo fundamento para creer, que ni los autores de ese artículo creian en tal interpretacion. ¿En qué fundamento descansa la teoría espresada de contrario, de quedar subsistente la jurisdiccion, pero reducida á las facultades de practicar las primeras diligencias, al modo de entablar el espediente, al plazo para terminarlo, á la audiencia sumaria, á las precauciones que debian observarse á bordo, y á las obligaciones de los apresadores y de las autoridades de Marina? Se comprende perfectamente que una ley se derogue en parte y quede vigente en otra, cuando no se anule por completo su base y su esencia; pero no se alcanza, ni ha sucedido jamás, que alterada y destruida esta, subsista la ley en los puntos ac-

cidentales de sus disposiciones. Pruebe el contrario á presentar un ejemplo de tan palpable contrasentido.

Así es que en este punto todos los razonamientos sobre el curso que debe llevar el espediente, y sobre lo que debió y debe hacerse, son puramente arbitrarios y aun contradicen su propia solicitud. El Tribunal no se olvidará de que entre otras cosas pide, que se remitan estas actuaciones al Gobierno, para que, oyendo al Consejo de Estado, resuelva el curso que, con arreglo á las leyes, debe darse: con tal pretension, él mismo destruye la seguridad que afecta, en cuanto á la significacion que han de tener las actuaciones; y lo que es aun peor, implícitamente afirma que en España carecemos de legislacion sobre la materia, y que es forzoso que lleguen los casos para determinar á posteriori el órden de procedimiento.

Conforme á esa parte de la solicitud, nuestro pais está tan atrasado, que al arribar el TORNADO á la bahía de Cádiz, debió esperarse á que el Gobierno, oyendo al Consejo de Estado, resolviese el curso que debia dársele al espediente y aun las autoridades que habian de formarlo. Tal ofensa está rechazada y completamente desmentida, primemero, por la propia legislacion, y segundo, por las Reales órdenes recientes, que se cuidaron de constituir con arreglo á ellas, las Juntas económicas y que confirmaron la competencia.

Sobre si estos juicios tenian distinto carácter de los comunes y trámites especiales, la disputa es completamente inútil: las ordenanzas los establecieron con una forma especial en la parte sumaria, y en el juicio contradictorio, no porque creyesen que fuese un asunto meramente gubernativo, que en tales casos no hay juicio, sino porque su misma importancia, la fácil reunion de las pruebas y los daños de la delacion, así lo exigen: otros muchos juicios se conocen no menos breves, de trámites especiales,

donde no hay necesidad de la concurrencia del Letrado, y sin embargo jamás se han llamado espedientes gubernativos.

Lejos de eso, en España siempre se han decidido estas cuestiones, como ya lo he comprobado, por medio de juicios, y eso mismo acontece en Inglaterra, donde conocen de las causas de presas los Tribunales de Marina ó del Almirantazgo, con apelacion al Consejo del Rey, y en Francia donde el Consejo Imperial de presas sentencia, en vez de informes, y sus fallos tienen fuerza ejecutoria. Quizás no se cite pais alguno donde el Gobierno sea completamente árbitro en asuntos de esta naturaleza, en los cuales luego se contraresten derechos y en que no se trate, como con equivocacion se indica, de un acto de guerra, cuando se refiere á súbditos de las potencias neutrales.

Forzoso es fijar esa diferencia importantísima y que parece olvidada. Declarada la guerra entre dos naciones, sus actos hostiles están sometidos puramente á la accion de la fuerza, y si por ellas se infringen las reglas del derecho de gentes, que la mayor civilizacion y cultura ha establecido como preceptos inalterables, los excesos se juzgan por el propio Gobierno, quien responde ante los demás paises; pero no es este el caso. No hay duda alguna, respecto á los deberes de las potencias neutrales, de abstenerse de contribuir á aumentar los medios de una de las potencias beligerantes, y de concurrir á los actos preparatorios ó esenciales de hostilidad. Sobre eso no se vacila.

No obstante, el súbdito de una potencia neutral infringe este deber: si lo hace por tierra penetrando en el territorio del beligerante, la cuestion de competencia no es dudosa; es principio universal que los crímenes cometidos dentro del territorio, se juzguen por sus Magistrados. Si lo hace por mar, cabe disputa sobre si se ha de buscar la juris-

diccion del beligerante, ó la del pais á que pertenece el que desde luego aparece como delincuente. Las naciones cultas han resuelto en la práctica y por sus tratados, que la competencia es del beligerante, y este es un principio de derecho internacional constantemente confirmado en la práctica, y de lo cual diariamente tenemos noticias de repetidos ejemplares.

Las leyes que arreglan estos procedimientos, consultando las garantías de verdad y de justicia, son de la esclusiva competencia de cada pais; eso ha sucedido en el nuestro, y así lo atestiguan las ordenanzas y reales órdenes desde 1747 hasta 1866: no son cuestion de nacion á nacion, sino cuando la falta no es del súbdito, sino de su propio gobierno, ó cuando es tan absurda la forma, se consultan tan poco los principios de justicia en los juicios, que las sentencias equivalen á unos verdaderos atentados: entonces, el deber de todo gobierno le impele á reclamar contra los abusos patentes cometidos con sus nacionales. Este es el caso en que puede hablarse del órden gubernativo: este es el caso, en fin, de oir antes al Consejo Real y hoy al de Estado.

Mientras los gobiernos de las potencias neutrales no han autorizado el hecho, la cuestion no traspasa los límites del interés privado y de la responsabilidad particular, y por eso, una vez declarada la competencia del pais á cuyos Magistrados toca sentenciar, las decisiones forman verdadera ejecutoria: son juicios, no son informes, y no puede quedar al arbitrio del gobierno, ni depender de la mayor ó menor contemplacion que este guarde á otra nacion, el resultado, ni la calificacion de los actos cometidos por sus estrangeros.

Así pues, la presa del Tornado ha debido ser juzgada sumariamente por la Junta económica, segun el artículo 12 de la ordenanza de Corso, vigente no obstante el art. 4.° de

la de matrículas, porque esta fué su confirmacion, porque así lo resolvió el legislador en 1830, porque así se ha guardado en innumerables casos prácticos que han ofrecido nuestras guerras posteriores, y porque en fin, el gobierno mismo lo ha reconocido en 1866. Si hubiese habido conformidad con la declaracion de 15 de Diciembre, ahí hubiera concluido el juicio, lo cual demuestra que no se trata de intereses de gobierno á gobierno, sino de sus súbditos estrangeros, que en otro caso no podria lastimar con su conformidad los fueros y derechos de su nacion. No habiéndole parecido procedente y justo el fallo del sumario, está en su derecho conforme á las leyes españolas, provocando el juicio contradictorio ante la misma junta con arreglo á los artículos tantas veces conmemorados. Si la sentencia de este tribunal le es adversa, tiene aun el recurso de apelar al supremo de Guerra y Marina, cuya decision es indisputablemente ejecutoria: con ella queda irrevocablemente resuelta la cuestion entre los particulares. El poder judicial ejerce así esa alta independencia, conocida en nuestro suelo para gloria nuestra, mucho mas antes que en ningun otro. En los mismos tiempos de mayor absolutismo político, ni aun se intentó poner en duda esta garantía. Si despues de esto el soberano inglés estima que la sentencia, por las formas del procedimiento, porque no se hayan guardado las establecidas, ó por otro motivo análogo reclamase, el gobierno nuestro no deberá resolver, en cuanto á indemnizaciones, sin oir al Consejo de Estado.

Así, y solo así, debe entenderse esa atribucion: respecto á los Jurisconsultos que opinen ó hayan opinado de otra manera, pero á ninguno concedo la infalibilidad, é invoco para robustecer mis doctrinas, el testimonio patente, no solo de nuestra legislacion, sino tambien de las estrañas; algunos autores de las naciones mas civilizadas podria tambien citar, pero debo escusarlo cuando la ley ha hablado,

y cuando la razon abona sus disposiciones.

Considérese el asunto de presas, con respecto á los súbditos de una potencia neutral, como de mera atribucion del gobierno, y se destierra la mas sólida garantía de los intereses ventilados entre particulares. Entonces, en vez de erigirse en principio la competencia de la nacion á que corresponde el buque apresador, deberia darse cuenta á uno y otro gobierno, y que ellos entre sí resolviesen, informándose cada uno de sus propias subordinadas autoridades. Entonces, gobierno alguno podria decidir ni dar conocimiento al otro; entonces, en fin, el acto del súbdito neutral, se estimaria como de la competencia de su soberano.

Por desconocer estas doctrinas se agitan los interesados, procurando escitar el amor propio de su pais y promover reclamaciones infundadas, aventuradas y peligrosas: desde el dia en que triunfe esa nueva teoría, se estimará lastimado el decoro de la nacion á que corresponda la presa y se invertirán todos los principios, que de muy antiguo, han tenido constante y vigorosa aplicacion. El fuero personal, casi siempre privilegiado, se sobrepondria al real, mas justo y mas seguro, y la determinacion de los derechos, dependeria de la mayor ó menor preponderancia de las naciones en la balanza política. Retrogradaríamos en los adelantamientos de la civilizacion, y la voluntad sustituiria á la justicia.

Refutada, á mi ver, victoriosamente esta última parte del escrito contrario, inútil es que nos detengamos á hablar de daños y perjuicios ni de responsabilidades: las declamaciones sobre este punto, no afectan jamás á ánimos varoniles: recursos de esa clase tan gastados, se estrellan siempre en la rectitud, en la firmeza y en la imparcialidad de quienes consultan siempre su conciencia en el cumplimiento de sus deberes.

Por todas estas razones

SUPLICO Á V. E. se sirva proveer y determinar como en el principio de este escrito he solicitado, que repito por conclusion, por ser de justicia que pido, con los juramentos y protestas necesarias.—*Dr. Manuel de Bedmar.*—*Manuel de Bustillo.*

S. Fernando 30 de Enero de 1867.

Visto el escrito presentado el dia 15 de este mes por D. Eduardo M. Collier, capitan del vapor Tornado, declinando por sí y á nombre de la universalidad de los derechos é intereses que representa, la competencia de este Tribunal, para conocer del juicio á que la captura de aquel buque ha debido dar lugar, competencia que atribuye al Juzgado de la Comandancia del Tercio de Cádiz; y protestando contra la validez de las actuaciones practicadas, que considera no se han ajustado à las disposiciones legales que rigen en la materia; primero, por no haberse dictado resolucion en el espediente como dispone el artículo 5.° de la Ordenanza de 1802, antes de las 24 horas posteriores á la llegada del Tornado al puerto de Cádiz ó al dia siguiente de haber emitido el Auditor su dictàmen: segundo, por haberse estendido en español las declaraciones de los tripulantes del Tornado y haberlas estos firmado en aquel idioma, que por completo desconocen: tercero, por la aplicacion que este Tribunal ha hecho en el presente caso, de las instrucciones dictadas por el Comandante General de la escuadra del Pacífico, cuya autoridad y jurisdiccion no era estensiva á otros mares, donde imperaba la paz y la libertad de los neutrales, ni fuera de la línea de bloqueo, ni á otros buques que no fueran los de la misma escuadra: cuarto, por haberse admitido para justificar la declaracion de buena presa documentos no encontrados á bordo del buque apresado, contra lo espresamente prevenido en las Ordenanzas de 1748 y 1801, confirmadas por el artí-

culo 5.° de la de 1802: quinto, por haber emitido su juicio el Comandante de Ingenieros, acerca de la construccion y condiciones del vapor Tornado, y despues de esto, concurrido como vocal de la Junta á la decision adoptada por este Tribunal, con infraccion de las leyes, que se oponen á que sean jueces de un asunto, los que hayan intervenido en él, como partes, testigos ó peritos: sesto, por no haber sido oidos el capitan y propietario del Tornado antes de la decision de 15 de Diciembre, en que se declaró legítima la detencion y buena presa dicho buque, contra el principio de derecho de que nadie debe ser condenado sin ser oido, y de lo que determinan las Ordenanzas de 1748, 1751, 1793, 1801 y 1802; de que sean oidos sumariamente los apresadores y apresados sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, para que en vista de las principales circunstancias del hecho y precedido el dictámen del Auditor, la Autoridad competente pronuncie en su honor y conciencia, la legitimidad ó invalidacion de la presa, sin la menor demora: séptimo, por haberse erigido la Junta, que ha fallado en primera instancia, en Tribunal de apelacion arbitrariamente, contra todos los principios de derecho y de lo mandado en los artículos 17 de las Ordenanzas de 1801 y 7.° de la de 1802; y por último tambien reclama y protesta D. Eduardo M. Collier, contra el procedimiento anómalo é irregular que se ha dado al asunto, convirtiéndolo en judicial, cuando no debia salir de los límites de un espediente gubernativo, cuya definitiva decision compete al Gobierno oyendo al Consejo de Estado, con arreglo à lo dispuesto en el artículo 45 de la ley orgánica de este Cuerpo, que ha modificado y derogado las ordenanzas de 1801 y 1802:

Visto el escrito presentado por la representacion de los apresadores, impugnando la declinatoria y protestas de nulidad, formuladas por D. Eduardo M. Collier:

Visto el artículo 32, tít. 5.°, trat. 6.° de la ordenanza general de la armada de 1748, que dispone se remitan las presas á la capital del Departamento del buque apresador, siempre que esto sea practicable:

Visto el art. 4.° de la ordenanza de 1.° de Julio de 1779,

que declaró correspondian á las respectivas Juntas de los Departamentos las presas conducidas ó remitidas á los puertos de Càdiz, Ferrol y Cartagena, y á los Ministros ó Comisarios de las provincias, las que se condugeran ó remitieran á los puertos de estas últimas:

Vistos los arts. 3.° y 4.° de la ordenanza de corso de 1.° de Mayo de 1794, que confirmaron las disposiciones del citado art. 4.° de la adicional á las ordenanzas generales de 1.° de Julio de 1779:

Vistos los arts. 12 y 17 de la ordenanza de corso de 20 de Junio de 1801, que establecieron de nuevo correspondia el conocimiento en primera instancia de las presas conducidas á la capital de un Departamento, á su respectiva Junta y al Auditor, con apelacion ó consulta, en caso de discordia, al Consejo de la Guerra:

Vistos los arts. 11 de la misma ordenanza de 1801 y 4.° de la de 12 de Agosto de 1802, que cometen à los Comandantes de Marina de las provincias el conocimiento de las presas que los corsarios condugeren ó remitieren á los puertos de las mismas provincias:

Vista la real órden de 24 de Agosto de 1831, en que á la vez que se declaró que las Juntas de los Departamentos no son Tribunales de Justicia, se les confirmó el conocimiento que los arts. 12 y 17 de la ordenanza de corso de 1801 les atribuye respecto de los juicios de presas:

Vista la real órden de 5 de Febrero de 1866 que dispuso la instalacion en este Departamento del Tribunal de presas, con arreglo á ordenanza y leyes vigentes, para juzgar las que fuesen remitidas á Càdiz durante la actual guerra:

Vista la real órden de 24 de Abril del propio año, dictada por virtud de consulta que promovió el Capitan General del Departamento acerca de la instalacion del Tribunal de presas mandado constituir por la citada real órden de 5 de Febrero, consulta que fué resuelta de acuerdo con lo informado por la Junta consultiva de la Armada y por el auditor de Marina de la córte, decidiéndose que, con arreglo al art. 12 de la ordenanza de corso, el Tribunal de presas mandado instalar en este Departamento, debian constituirlo la Junta económica y el Auditor del mismo:

Visto el art. 13 de la ordenanza de 1801, segun el cual, luego que la presa haya sido conducida á puerto, el Comandante militar de Marina con su Asesor y asistencia de un intéprete de la lengua ó nacion à que pertenezca el buque, examinará sin la menor dilacion los papeles encontrados á su bordo y la conducta observada por el apresador, pudiendo oir despues de este exámen á las partes, sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y con parecer de su Asesor declarar dentro de 24 horas, ó antes si fuese posible, si es buena ó mala presa, ó si hay ó no lugar para su detencion con arreglo á los arts. de la misma ordenanza: pero ofreciéndosele alguna duda ó reparo que obligue á suspender ó retardar esta declaracion, podrá dilatarla el tiempo preciso para las diligencias ó averiguaciones que convenga practicar, para no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atencion con que debe procederse al referido exàmen:

Visto el art. 5.°, tít. 6.° de la ordenanza de 1802, que confirmando lo dispuesto en el 13 anteriormente citado de la ley de 1801, ordena espresamente al Comandante militar de Marina que entienda en causas de presas, tenga presente lo prevenido en la referida ordenanza de corso:

Visto el reglamento de 26 de Noviembre de 1864 concerniente al bloqueo de puertos enemigos, y á la captura de buques enemigos ó sospechosos que determina en sus arts. 13, 14, 15 y 16, que fuera de la línea de bloqueo debe ser detenido y apresado cualquier buque neutral, que trasporte con destino al enemigo, ó por su cuenta, objetos de contrabando de guerra, despachos oficiales, ó tropas de tierra ó mar, ó cuya neutralidad no aparezca comprobada ó dé motivo para considerarlo sospechoso:

Vistos los artículos 35, tít. 5.°, trat. 6.° de la ordenanza de 1748 y el 48 de la de 1801, segun los cuales para determinar la legitimidad de las presas no han de admitirse otros papeles que los hallados y manifestados en sus bordos, á no ser que faltando los documentos precisos para formar el juicio, ofreciese el capitan justificar haberlos perdido por accidentes inevitables, en cuyo caso, con arreglo al 2.° de los citados artículos, señalará el Comandante militar ó la Junta,

término competente para dicha justificacion:

Visto el art. 50 de la ordenanza de 1.° de Abril de 1776 que atribuye al comandante de ingenieros, vocal de la Junta económica, el carácter de asesor facultativo de la jurisdiccion administrativa del Departamento.

Visto el artículo 46 de la Ordenanza de 1801 que dispone que las presas que se envien sueltas se acompañen de los instrumentos, papeles y noticias que hayan de servir para que se juzgue su legitimidad, y del capitan ó maestre y de algunos otros individuos de su equipage, que puedan declarar lo que quieran deducir para su defensa:

Vistos los artículos 14 y 15 de la Ordenanza de 1801 que determinan que no resultando del exámen y averiguacion sumaria que prescribe el artículo 13 de la misma Ordenanza legítima la presa, ni haber lugar para su detencion, se pondrá incontinenti en libertad; pero si el apresador no se conformare con esta declaracion y quisiese seguir la instancia, se le admitirá la demanda, precediendo la competente fianza que deberá dar á satisfaccion del capitan apresado, antes de comenzar los autos, para responderle de los daños y perjuicios que por razon de estadías, averías, deterioracion del buque y de la carga, pérdida de tiempo y flete y demás ocurrencias, reclamare contra dicho apresador despues de confirmada la primera sentencia, dada sumariamente en vista de los papeles recogidos:

Visto el artículo 16 de la propia Ordenanza, con arreglo al cual y en el caso contrario de que por dicha sentencia sumaria se declare legítima la presa, debe procederse á justificar legalmente las causas que intervinieron para hacerla, oyendo á las partes en juicio contradictorio, el cual se ha de sustanciar y determinar en el preciso término de 15 dias, sin admitirse bajo ningun pretesto las pruebas de nuevos papeles, ni documentos que, sin embargo de hallarse espresamente prohibido por ordenanza, se han introducido á veces en estos juicios bajo el especioso título de comprobantes:

Visto el artículo 17 de dicha ordenanza que concede á las partes el recurso de alzada contra las sentencias dictadas en 1.ª instancia por la Junta del Departamento:

Visto el párrafo 4.° del artículo 11 de la ley de 6 de Julio de 1845, que prevenía fuera siempre consultado el Consejo Real, sobre la validez de las presas marítimas:

Visto el párrafo 8.° del artículo 45 de la ley de 17 de Agosto de 1860, segun el cual, el Consejo de Estado debe ser oido necesariamente y en pleno, sobre la validez de las presas marítimas:

Considerando que la disposicion del artículo 32, tít. 5.°, tratado 6.° de las Ordenanzas de 1748, para que se remitan las presas á las capitales de los Departamentos, siempre que esto sea practicable, debió ser inspirada por la conveniencia de que los juicios tuvieran lugar ante los Intendentes, cuyo superior carácter era una garantía de mayor acierto, conciliándose á la mayor brevedad en los procedimientos por la supresion de la instancia ante el comisario ó ministro de la provincia:

Considerando que la competencia posteriormente atribuida á las Juntas de los Departamentos por los artículos 4.° de las Ordenanzas de 1.° de Julio de 1779, 3.° y 4.° de la de corso de 1.° de Mayo de 1794, 12 y 17 de la de 20 de Junio de 1801, para conocer en 1.ª instancia de las causas de presas conducidas á Cádiz, Ferrol y Cartagena, no ha sido derogada por el artículo 4.° título 6.° de la Ordenanza de 1802, que concordando con el 11 de la de 1801, espresamente limita el conocimiento de los Comandantes de Marina á las presas conducidas á los puertos de las provincias; y habiendo arribado el vapor Tornado á Cádiz, puerto capital de este Departamento, á la Junta Económica del mismo correspondia conocer, como está conociendo, en primera instancia, del juicio sobre la captura de dicho buque:

Considerando que aunque hubieran sido derogados por la Ordenanza de 1802, que no lo fueron, los artículos 12 y 17 de la de 1801, lo declarado y resuelto en la real órden de 24 de Agosto de 1831, confirmando la competencia de las Juntas de los Departamentos en los juicios de presas, segun se habia establecido en los citados artículos de la Ordenanza de corso, seria razon suficiente para no estimar en vigor aquella supuesta derogacion:

Considerando que además de la real órden de 24 de Agosto de 1831, que atendida la organizacion política de la Monarquía en la época en que se dictó, tiene fuerza de ley, lo dispuesto y declarado en las reales órdenes de 5 de Febrero y 24 de Abril del año último, mandando instalar en este Departamento el tribunal de presas, y que este tribunal debian constituirlo la Junta Económica y su Auditor, con arreglo al artículo 12 de la Ordenanza de 1801 y para juzgar las que fueran conducidas al puerto de Cádiz, confirman la competencia con que esta corporacion ha procedido á conocer de la presa del vapor Tornado:

Considerando que la real órden de 26 de Junio de 1826, citada por D. Eduardo M. Collier, además de ser anterior á la de 24 de Agosto de 1831, no tiene aplicacion en el presente caso, pues se limitó á resolver un conflicto de jurisdiccion entre las autoridades de Marina y las de Hacienda, á favor de las primeras:

Considerando que el Comandante de Marina de Cádiz, á quien D. Eduardo M. Collier atribuye la competencia sobre la presa del Tornado, ha instruido las actuaciones por delegacion de este tribunal; y si en concepto del espresado capitan, aquel gefe tenia jurisdiccion propia para proceder, la mera delegacion que recibió no podria en ningun caso perjudicar la validez de sus actos:

Considerando que si bien el artículo 13 de la Ordenanza de 1801 y el 5.° título 6.° de la de 1802 prescriben, que las sentencias sumarias en estos espedientes se dicten dentro de 24 horas, cuando no se ofrezca duda, ni reparo que obligue á suspender ó retardar la declaracion de buena ó mala presa, los mismos artículos autorizan, en caso contrario, para dilatar el tiempo preciso dichas sentencias; y si la dictada en 15 de Diciembre no se pronunció al dia siguiente hábil de presentado el dictámen del Auditor, fué por la imposibilidad material de examinar los numerosos documentos y los autos dentro de aquel breve término:

Considerando que ha sido y es práctica constante de todos los tribunales y juzgados la de servirse de intérpretes, así en materia civil como en materia criminal, para el inter-

rogatorio de los testigos, ó de los acusados que no hablan sino en lengua estrangera ó provincial; y que el medio que segun D. Eduardo M. Collier ha debido adoptarse de escribir en inglés las declaraciones de los tripulantes del TORNADO, ni está en uso, ni ha sido autorizado que en documentos oficiales se escriban en idioma estrangero, y además habria semejante medio hecho imposible el exámen de aquellos declarantes que no saben leer su propio idioma:

Considerando que el Comandante General de la escuadra del Pacífico obtuvo la delegacion especial y estraordinaria, que constituye uno de los atributos de la soberanía, de declarar la guerra á nombre del Gobierno de España á la República de Chile, y que sus instrucciones sobre bloqueo de puertos y captura de buques enemigos ó sospechosos, además de estar fundadas en el Reglamento dictado en 26 de Noviembre de 1864, que autoriza el apresamiento fuera de la línea de bloqueo de los buques enemigos, y tambien la detencion y captura por motivos legítimos de los neutrales, fueron circuladas á los representantes y agentes extranjeros, ninguno de los cuales consta protestase contra las facultades de que estaba investido el referido gefe, y se comunicaron por el Ministro de Marina oportunamente al Capitan General de este Departamento, para que se tuvieran presentes en los juicios de presas, mucho antes de la captura del TORNADO; y por consiguiente una vez aprobados por el Gobierno, tienen la misma fuerza que si este las hubiese dictado, siempre que estén conformes con los principios del derecho internacional, y práctica generalmente observada por las naciones marítimas:

Considerando que la prohibicion de admitir para determinar la legitimidad de las presas otros papeles que los hallados á sus bordos, se contrae á los capitanes ó maestres de los buques apresados, y no es estensiva á los Juzgados y Tribunales de presas, como lo prueba la misma escepcion establecida en los artículos 35, tít. 5.°, trat. 6.° de la Ordenanza de 1748 y 48 de la de 1801, á favor del capitan que justifique haber perdido los documentos precisos para formar el juicio por accidente inevitable, lo dispuesto en el artículo

16 en conformidad con la indicada prohibicion y lo mandado en el 13 de la propia Ordenanza y en el 5.°, tít. 6.° de 1802, que espresamente autorizan en el periodo sumario de los juicios de presas, la práctica de diligencias ó averiguaciones por los Jueces que conozcan de ellos:

Considerando que la organizacion de la Junta del Departamento no varía porque se constituya en Tribunal de presas y que el Comandante de ingenieros además de vocal, es el Asesor facultativo de dicha Junta y de la Jurisdiccion Administrativa del Departamento en las materias de su especial conocimiento, segun lo establecido en el articulo 50 de las Ordenanza de 1.° de Abril de 1776, y que por reunir aquel gefe el doble carácter de vocal y Asesor del Tribunal de presas, ha podido legalmente dar su dictámen facultativo sobre la construccion y condiciones del vapor TORNADO, prévia la inspeccion ocular de este buque, medio de prueba autorizado aun para los Jueces y Tribunales ordinarios y en los negocios comunes, así civiles como criminales, sin que por ello se entienda que el Juez que lo practica cambie este carácter por el de testigo ó perito por el hecho de consignar en el acta los hechos y observaciones que de la inspeccion haya deducido:

Considerando que segun los artículos 13 y 15 de la Ordenanza de 1801 es potestativo en el Comandante de Marina y en la Junta, en su caso, oir en sumario á las partes sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y que la primera sentencia sumaria puede dictarse en vista solo de los papeles recogidos; pero aun en el caso de que el Comandante de Marina ó la Junta determinen oir en sumario á las partes, esta audiencia debe tener lugar por medio de declaraciones, como dispone el artículo 46 de la propia ordenanza, que ordena al apresador que envia la presa á puerto español, como fué enviada por el comandante de la fragata GERONA el vapor TORNADO á Cádiz, que remita con el buque apresado los papeles que han de servir para el juicio, como tambien al Capitan ó Maestre y algunos individuos de su tripulacion *que puedan declarar lo que quieran deducir para su defensa.*

Considerando que esta audiencia en el sumario del presente juicio ha sido tan amplia que, sin embargo del número de tripulantes del Tornado, con escepcion de dos ó tres, á todos se les ha recibido declaracion y al capitan y á otros de los mas importantes repetidas declaraciones, sobre los hechos y cargos que iban resultando de los autos:

Considerando que la primera instancia en este juicio no está terminada, y por consiguiente mal ha podido la Junta erigirse en Tribunal de apelacion, cuando solo se ha sustanciado el primer periodo del juicio, con arreglo á lo que prescribe el artículo 13 de la Ordenanza de 1801, que comprende el exámen de los documentos y papeles hallados á bordo de la presa y fueron presentados por el apresador y de la conducta observada por éste, la averiguacion que se ha considerado conveniente practicar y la decision sumaria, que de haber sido absolutoria se habria ejecutado en cumplimiento de lo que dispone el artículo 14 de la citada Ordenanza, á no ser que el apresador hubiera querido *seguir la instancia*, prestando fianza á satisfaccion del capitan apresado, segun se determina en el artículo 15 de la misma Ordenanza:

Considerando que habiéndose declarado legítima la presa por dicha sentencia sumaria, reclamada ésta por el apresado, procede continuar la instancia para justificar legalmente las causas en que se funda el apresamiento del vapor Tornado, oyendo á las partes en juicio contradictorio, como expresa y terminantemente prescribe el artículo 16 de la repetida Ordenanza de 1801; pudiendo las partes apelar de la nueva sentencia que se dicte por este Tribunal, pues hasta que esa sentencia recaiga, no habrá terminado la primera instancia, segun lo establecido en el citado artículo 16 y en el siguiente 17, sin que la consideracion alegada por D. Eduardo M. Collier de que ya el Tribunal ha prejuzdo la decision definitiva en la providencia de 15 de Diciembre, merezca legalmente ser apreciada, porque ese perjuicio es inherente á todas las decisiones sumarias, que en las causas de presas, se han establecido en favor de los apresados, siendo ejecutorias cuando les son favorables y no en el caso contrario.

Considerando que sin embargo de haberse establecido en la ley de 6 de Julio de 1845 que el Consejo Real deberia ser siempre consultado y en la ley de 17 de Agosto de 1860 que el Consejo de Estado debe ser oido necesariamente en pleno sobre la validez de las presas marítimas, ni el Consejo Real, ni el de Estado en los 22 años transcurridos han sido consultados sobre ninguna de las declaraciones de buena presa hechas por las Juntas y Juzgados de Marina:

Considerando que este hecho y la circunstancia de que el Consejo Real no estuvo llamado, ni lo ha sido el de Estado á juzgar por la vía contenciosa administrativa de las declaraciones de buena presa hechas por los Tribunales de Marina, persuaden que no son estos juicios los que el legislador quiso someter al conocimiento de aquellos Cuerpos consultivos, sino otra clase de espedientes que en la vía gubernativa deben instruirse para decidir sobre la validez ó legalidad de las declaraciones de buena presa ejecutariadas en los Tribunales de este fuero:

Considerando que cualquiera sea la competencia que corresponda al Consejo de Estado y que no es atribucion de este Tribunal determinarla, el procedimiento para la declaracion de buena ó mala presa, no puede ser otro que el establecido en las Ordenanzas de Marina y Corso, en las leyes Recopiladas y en las Reales Ordenes dictadas con posterioridad, á cuyo procedimiento se ha ajustado este Tribunal, que, no es legislador, ni tiene facultades para derogar las leyes existentes, ni para variar las formas de sustanciacion que estas tienen ordenadas;

Se declara sin lugar la declinatoria de jurisdiccion propuesta por D. Eduardo M. Collier en su escrito fólio 110, y competente este Tribunal para continuar conociendo del presente juicio: se declara igualmente no haber lugar á la declaracion de nulidad de las actuaciones, ni de la providencia dictada en 15 de Diciembre último, ni á la reclamacion de daños y perjuicios que en el mismo escrito pretende D. Eduardo M. Collier. Hágase saber á éste que si no presenta su defensa, segun se le ordenó en 27 de Diciembre

último, se tendrá por evacuado este trámite á su perjuicio y continuará la sustanciacion del juicio hasta sentencia definitiva. Reitérese á D. Eduardo M. Collier y á D. Daniel Mac-Pherson, el apercibimiento decretado en 18 y 24 de este mes. Notifíquese esta providencia á las partes y para que tenga lugar dicha diligencia respecto de los citados Collier y Mac-Pherson, con certificacion en que se inserte literal, líbrese órden al Juzgado de la Comandancia de este Tercio. —Está Rubricado.—Lic.[do] José Gonzalez Tellez Warleta.

APUNTES

SOBRE

LA CONSULTA EVACUADA

POR

CUATRO LETRADOS DE LA CORTE.

Tres son los puntos sobre que han sido consultados los señores Cortina, Gomez de la Serna, Alonso Martinez y Retortillo, supongo por el capitan Collier, ó por el pretendido dueño del Tornado Mr. Saul Isaac, puntos que se han resuelto en el dictámen de aquellos señores, que tengo á la vista, que me ha proporcionado la casualidad, y de que voy á ocuparme, con gran desventaja en los medios, si bien con entera confianza en el éxito, toda vez que á falta de la autoridad que presta el merecido renombre de los tres primeros letrados, sobran razones para demostrar la ilegitimidad de las consecuencias que arbitrariamente se deducen, y su abierta contradiccion con el derecho internacional marítimo, con los tratados vigentes, con la legislacion y práctica de la demás naciones y con el derecho privado de nuestra España. La tarea es por demás difícil en la forma, si bien sobrado sencilla en el fondo.

Hé aquí, las tres cuestiones, si tal pueden llamarse, á que me refiero:

1.ª ¿Cuál es la jurisdiccion, cuál el Tribunal, que debe conocer en los puertos de la Península, sobre la validez de las presas marítimas hechas por buques de guerra?

2.ª ¿Cuál es el procedimiento en los juicios de presas? El dueño del buque apresado, el capitan y tripulacion de este ¿tienen derecho á ser oidos antes que el Tribunal inferior falle sobre la validez de la presa?

3.ª ¿Cuál es el Tribunal de alzada en los juicios de presas? ¿El Consejo de la Guerra (hoy supremo Tribunal de Guerra y Marina) ó el Consejo de Estado, segun el caso 8.º, art. 45 de la Ley Orgánica del mismo?

Los letrados consultados resuelven las tres cuestiones, opinando:

1.º Que en materia de presas marítimas no *existe verdadera jurisdiccion,* ni *verdadero Tribunal*, porque estos espedientes participan del doble carácter de gubernativos y administrativos, y la resolucion que en ellos se dicta por el Gobierno, tiene el de un acto político.

2.º Que no hay *verdadero juicio* en los asuntos de presas, y que de los espedientes deben conocer los Comandantes de Marina de las Provincias, recibiendo declaraciones, admitiendo pruebas, oyendo sumariamente á los interesados, y con dictámen del Asesor RESOLVER ó INFORMAR sobre la validez de la presa. Los que se crean perjudicados con la RESOLUCION ó INFORME, pueden reclamar á la Junta del Departamento respectivo, y á su vez al hoy Tribunal Supremo de Guerra y Marina, con cuyo dictámen, se elevará el espediente al Gobierno, que lo resolverá oyendo en pleno al Consejo de Estado, sin que contra la resolucion que recaiga, se dé el recurso contencioso-administrativo.

3.º Que no hay *verdadero Tribunal de alzada*, en los espedientes de presas. Puede verse sí, en el Tribunal de Guerra y Marina en *recurso de alzada*, si los apresados no renuncian este trámite; pero renuncien ó nó, siempre habrán de pasarse las actuaciones al Consejo de Estado, para que en pleno informe sobre la validez de la presa.

Así, y tan ligeramente, se han resuelto esas tres cuestiones que encierran en sí una gravísima importancia; solucion, que, si lo que no es de temer, prosperára, conculcaría todos los principios del derecho público, causaría una honda perturbacion en cuanto ya espresa, ya tácitamente, han con-

venido las naciones, y en cuanto sobre la materia establece nuestro derecho privado. Siéntanse para ello tales principios, é incurrése en tales contradicciones, que no puedo creer, atendida la justa nombradía de sus autores, sino que no han meditado bien la solucion que han autorizado con sus firmas, que es el mayor, sino el único valor que tiene.

Establécese como preliminar, que no se duda que las autoridades españolas, son las únicas competentes para resolver sobre la validez de las presas marítimas que los buques de guerra conducen á los puertos la Península, lo cual, si bien es verdad, no es toda la verdad, pues de la misma manera y con la misma jurisdiccion, ha de ser tambien Española, la que conozca de la validez de las presas, que los buques de guerra conduzcan á los puertos de las Colonias Españolas, ó á los tomados al enemigo y en que ondée nuestro Pabellon, así como las que los corsarios lleven á todos ellos, pues si bien nuestro Gobierno, en la presente guerra con las Repúblicas del Pacífico, no ha usado el legítimo medio de agresion, de dar patentes de Corso, dando con ello una insigne y relevante prueba de una moderacion mal apreciada y peor correspondida por el enemigo, estaría en su derecho al hacerlo, si lo estimaba conveniente, por no haberse adherido, así como los Estados-Unidos Norte-Americanos, á las conferencias y tratados de París de 1856.

Esta verdad, este derecho, que á medias se establece en el dictámen de que me voy ocupando, se hace derivar de que el Océano es libre, y ninguna potencia puede atribuirse su Soberanía, sin que los que lo surcan dependan en ello de mas jurisdiccion, que de la de su Pabellon; cosas ambas exactas, exactisimas, pero de las cuales ciertamente no se infiere lo que en el dictámen se establece, de que la decision de la validez de la presa corresponde al beligerante apresador; pues justamente, si solo se tuvieran presente aquellos principios no seria Española sino Inglesa la jurisdiccion que habria de juzgar á los armadores y tripulantes del Tornado por haber infringido los deberes de la neutralidad, llevando al enemigo un instrumento de guerra, con que hostilizar, cuando menos, al Comercio Español.



Otras son las razones que abonan la jurisdiccion del beligerante para atraer á sí el conocimiento sobre la validez de las presas marítimas, y otros los fundamentos en que este derecho, por ninguna Nacion ni Tratado hasta ahora contradicho tiene su orígen.

Debe ante todo distinguirse, si la presa lleva pabellon enemigo ó neutral; diferencia esencial, esencialísima, y que ha dado lugar á que los publicistas califiquen de *Captura* el primer caso, y de *embargo* el segundo.

Respecto al primero, la solucion es muy sencilla, porque es la consecuencia natural del derecho de la guerra. Los buques del enemigo forman un territorio flotante, y así como el verdadero territorio, cede á la fuerza material, y en él se ejerce el derecho de *conquista*, el vencido queda sujeto al vencedor y con derecho ó sin él, no tiene mas que obedecer sus leyes.

Pero la detencion y apresamiento de buques y propiedades de aliados ó neutros, y aun de los propios súbditos del beligerante, no deben confundirse, como se confunden, con las causadas á buques y propiedades enemigas. Es ley general de las naciones, que el apresador no adquiere la propiedad de las primeras, sino cuando han sido declaradas válidamente hechas en juicio, y por un tribunal competente. La neutralidad impone el deber de abstenerse completamente de todo acto de hostilidad, cuya comision convertiría á los neutros ó amigos, en adversarios: y actos de hostilidad son, proporcionar y facilitar al beligerante, en perjuicio de su contrario, medios de destruccion. Estos actos, pueden ser cometidos por la nacion misma, ó por alguno de sus súbditos. El primer caso constituiría un acto de verdadera hostilidad, que quedaría ó no impune, segun las fuerzas materiales ó la habilidad del beligerante ofendido. Pero en el segundo caso, es decir, cuando el súbdito sin autorizacion de su gobierno, por su propia cuenta, y guiado solo por el fanatismo político ó por el cebo de la ganancia, se lanza á esa clase de actos, entonces se aisla, renuncia á la proteccion de su pabellon: su Soberano le abandona para que él solo sufra las consecuencias de su conducta, por no

hacer responsable al pais de los actos de alguno ó algunos de sus individuos: y como ni el territorio ni el pabellon son enemigos, de aquí que tampoco pueda ejercerse el derecho de *conquista*; de modo que el embargo, la detencion, son una precaucion indispensable, y la declaracion de buena presa, la confiscacion, una «pena» que aplica el beligerante á los neutrales que se convierten en enemígos. Así se declara en casos de guerra por todas las naciones, y de ello tenemos ejemplos, no solo de un pueblo tan celoso de los derechos de sus nacionales, como el de los Estados-Unidos, que cuando la guerra entre Inglaterra y la república francesa en 1793, dió su gobierno un decreto retirando toda proteccion á los americanos que infringieran los deberes de la neutralidad; sino mas recientes, y en nuestros dias, con motivo de la guerra de Oriente y de la que ha afligido á los Estados de la Union Americana, pues todas las naciones neutrales hicieron saber á sus súbditos en proclamas solemnes, que tuvieron la mayor publicidad, que se abstuviesen de todo acto contrario á la neutralidad, y que infringiéndola por su propia cuenta, ni podian ni debian contar con el amparo y proteccion de su bandera. Y como la confiscacion es una pena, y la pena no puede imponerse sin audiencia del que aparece merecedor de ella, segun el derecho primitivo ó natural ordena, y el secundario ó privado ha confirmado, de aquí el establecimiento y la necesidad del juicio prévio; este juicio y el fallo son actos de *equidad*; á diferencia de los actos de guerra que solo se resuelven por la fuerza.

No hay pràctica, no hay tratado alguno contrario á esta doctrina, consignada en multitud de actos solemnes, y confirmada, si confirmacion necesitára, con las autorizadas palabras recientemente pronunciadas por Lord Stanley en la càmara de los Comunes de Inglaterra, contestando á Mr. Lusk sobre la captura y *juicio* del TORNADO. «Desde la captura »del TORNADO, ha dicho ese eminente hombre de Estado, el »gobierno de la Reina no ha dejado de estar en comunicacion »con los jurisconsultos y consejeros de la Corona. No tenía»mos el derecho de oponernos al *juicio.*»

Ni hay publicistas que se hayan ocupado de la cuestion

de competencia, que no la atribuya al beligerante apresador, con solas dos escepciones; la de Hubner en su tratado del EMBARGO DE BUQUES NEUTRALES y Galiani en el de DERECHOS Y DEBERES, que si propusieron el establecimiento de Tribunales mixtos, todos lo miraron y conceptuaron como una utopia de imposible realizacion en la práctica.

Existe, pues, la competencia, no limitada á los puertos de la Península, sino estensiva á todos los de los dominios españoles, competencia que antes de la nota del Ministro Inglés en Madrid de 5 de Diciembre de 1866 y de la última declaracion de Lord Stanley en la Cámara de los Comunes, estaba reconocida por los tratados entre ambas Naciones, y la cual en ningun tiempo se ha puesto en duda.

Preciso ha sido, para intentar convertir en administrativo, gubernativo y aun político, un acto esencialmente contencioso y judicial, desconocer completamente y aun cambiar la significacion general, que en todos los paises, se atribuye á las palabras, con que se expresan las ideas. Este medio, si no legítimo, es al menos muy cómodo. No se puede negar que cuando en los tratados, y en las notas diplomáticas se habla y se arregla el punto de presas marítimas se emplean las palabras *jurisdiccion*, *juicio*, *sentencia*, *apelacion*, *Tribunal* y otras; esto seria negar la evidencia. Pero como las ideas de *Juicio*, *Tribunal* y demás, son segun su técnica y genuina significacion, independientes del Gobierno y la Administracion, y funcionan en una órbita distinta, segun está consignado en la ley fundamental del Estado, se ha acudido al recurso de establecer en el dictámen, por propia autoridad y aunque sea contradiciendo lo que preceptúan tratados y leyes, se ha establecido, repito, que aquellas palabras no tienen la significacion técnica y rigórosa que universalmente se les atribuye, de modo que ya no es *apelacion* el derecho de recurrir á un Juez ó Tribunal Superior, para que supla, enmiende ó revoque una providencia injusta del inferior; ni *sentencia* lo que se decide en juicio contradictorio por Juez competente; ni *juicio* los actos en que se esponen y deciden los hechos y el derecho; ni *Jurisdiccion* la facultad de oir y decidir en juicio. El sentido, la significacion de las palabras ha variado

completamente en castellano, cuando se trata de presas y de la jurisdiccion de Marina, segun el dictámen que tengo á la vista, y hasta los *Tribunales* aunque sean *Supremos*, como lo sean de presas y de Marina, quedan reducidos á meras y especiales comisiones del Gobierno. Esto no es, esto no puede ser así. La significacion genuina de las palabras, no se mudan, porque se quiera expresar otra idea, cuando hay otras que perfectamente la anuncian; y para esa variacion de palabras y de ideas ó significado, que se pretende en el dictámen, sin causa ni motivo alguno que lo abone, preciso era, no que lo acordáran así los cuatro abogados de la Córte, sino que se hubieran convenido todas la Naciones signatarias de los tratados, para variar la tecnología que se refiere á la administracion de justicia, y de ninguno de los tratados se deduce esa tésis que hasta ahora, jamás he visto enunciada.

El principio universalmente establecido por la Ley secundaria ó sean los Tratados, y la práctica uniforme y constante, es que la declaracion de la validez de la presa, sea hecha en juicio, y que la sentencia que se dicte, pueda ser sometida á un Tribunal de apelacion, cuando los que se crean perjudicados lo soliciten.

Así está consagrado en los tratados al menos desde el siglo XVII, pudiendo citar entre otros el de los Pirineos de 1659, el de Madrid de 1665, el de Nimegue de 1674, el de Ryswick de 1697, los de Utrecht en 1713, los de los Estados-Unidos con España de 1795, los de los mismos con el Brasil en 1828, con Méjico en 1831 y con Chile en 1832, debiendo tenerse muy presente, que en los tratados citados del siglo XVII, y especialmente en los de Utrecht del siglo XVIII, están comprendidos casi todos los Estados de Europa.

Larga tarea sería trascribir el testo de todos ellos, que pueden registrarse, pero ya que el "Juicio" y el "Tribunal de Marina" se califican de incompetente, por ó á nombre de un subdito Inglés, bueno es que sepa lo que su Gobierno tiene tratado y convenido con el de España, á fin de que se convenza, si es que no lo está, no solo que la declaracion de la validez de la presa debe hacerse por un Tribunal, sino que este Tribunal, lo mismo que en su pais, ha de ser del fuero de Marina.

He aquí el testo literal del art. 26 del tratado entre España é Inglaterra, en que renovando el que se habia concluido en 1630, y publicado y puesto en ejecucion en 1660, se ajustó en Madrid, ampliando sus artículos, en 17 de Diciembre de 1665:

"Y caso que dentro de los dichos navíos respectivamente, "se hallen por el medio sobredicho, algunas de las mercade- "rías declaradas de contrabando (de guerra segun el art. 27) "serán descargadas, denunciadas y confiscadas ANTE LOS JUE- "CES DEL ALMIRANTAZGO ú otros competentes"

Esto mismo confirman los artículos del tratado ajustado entre las mismas potencias en Madrid á 23 de Mayo de 1667, ratificado por el de 9 de Diciembre de 1713 celebrado en Utrecht: Art. 23: "En el caso de aprehenderse en dichos Na- "víos las mercaderías prohibidas, llamadas de *Contrabando*, "que se declaran mas abajo, por los medios sobredichos, se "sacarán del navío y serán denunciadas y confiscadas ANTE "LOS JUECES DEL ALMIRANTAZGO ú otros competentes........."

Art. 24. "Además de esto, para...... se ha declarado y "convenido que bajo este nombre de contrabando, se compren- "den todas las armas de fuego, como cañones, bombardas....."

Y para que asímismo se vea, que esto no es una convencion especial con la Gran Bretaña, sino un punto de derecho internacional comunmente seguido y admitido, trascribo tambien, lo que sobre lo mismo se consignó, en el tratado de 1795 celebrado entre S. M. Católica y el Rey Cristianísimo, tratado comunmente conocido por «de los Pirineos»:

Art. 18. «Y en caso que en los dichos navíos ó barcos «franceses, se encuentren por los medios sobredichos, algu- «nas mercaderías y géneros de los que están declarados «aquí arriba, por de contrabando y prohibidos, serán des- «cargados, denunciados y confiscados, ANTE LOS JUECES DEL «ALMIRANTAZGO DE ESPAÑA, ú otros competentes, sin que por «esto el navío........»

Y por último, para demostrar que estos principios no son peculiares de las naciones del Viejo Mundo, sino que se han estendido al Nuevo, basta consignar entre otros, el tra-

tado ya citado de España con los Estados-Unidos en 1795: Dice así en su art. 17. «..... sin cuyo requisito conducido (el »buque detenido) á uno de los puertos de la potencia respec»tiva y JUZGADO POR EL TRIBUNAL competente, con arreglo »á lo arriba dicho, para que examinadas bien las circunstan»cias de su falta, SEA CONDENADO por de buena presa, si no »satisfaciese LEGALMENTE con los testimonios equivalentes en »un todo.»

En consonancia con estos y otros tratados que no cito por no hacer mas difusos estos apuntes, se dictaron posteriormente y como ley privada de nuestro pais, las Ordenanzas generales de la Armada de 1748 y 1779, las de Corso de 1762, 1779, 1794 y 1801 y la de Matrículas de Mar de 1802, que no solo atribuyen el conocimiento de los juicios de presas à los Jueces y Tribunales de Marina, sino que regularizan un completo órden de procedimiento en todas las instancias.

Así es que no se comprende, como los letrados consultados ponen en duda la existencia de leyes especiales, que señalen EL TRIBUNAL ó COMISION que deben entender en los negocios de presas hechas por buques de la Armada, y que califiquen *de poco ordenada* una legislacion que hasta en gran parte se encuentra inserta en la Novísima, y que si clara es respecto á las presas hechas por los corsarios, fija y clara debe estar y está, respecto á las de los buques de guerra, porque la legislacion y el procedimiento eran y son los mismos, como que tienen un mismo fundamento que son los tratados, sin que valga el que se quiera encontrar en ella y en Reales disposiciones posteriores, contradicciones y dificultades que no existen, como queda demostrado en el escrito, en que evacué la comunicacion que se me hizo, de la singular pretension de incompetencia que se habia deducido á nombre del capitan Collier, y en el decreto que con dictámen del señor Auditor pronunció el Tribunal, cuyas dos piezas quedan antes copiadas.

Así siempre ha venido practicándose en cuantos casos han ocurrido, en las guerras que hemos sostenido. Por el año de 1858 cuando el traidor general D. Narciso Lopez in-

vadió la Isla de Cuba al frente de algunos aventureros, el digno general Armero que en esa época mandaba aquel Apostadero, detuvo dos ó tres buques que abusando de la bandera americana conducian hombres y pertrechos para auxilio de los invasores, buques que fueron declarados buena presa y confiscados, segun los tratados y legislacion que he reseñado; y ni los interesados, ni el celoso é ilustrado Gobierno de la Union, ni otro alguno, reclamáran sobre la incompetencia de los Tribunales que juzgaban, ni se les ocurrió que el Tribunal de presas fuese una Comision del gobierno español, ni que este gubernativamente, en una sola providencia gubernativa tambien, á manera de acto político, habia de dictar una resolucion, no sujeta á revision, segun dicen los letrados consultados. En aquella época existia el Consejo Real, y el art. 11 de su ley orgánica.

Uno de aquellos buques detenidos, juzgados, condenados y confiscados, es el trasporte de guerra *Ensenada* que aun presta servicios en la Armada.

Posteriormente y con motivo de la última guerra en Santo Domingo, fueron tambien detenidos en las aguas de aquella isla por nuestros cruceros tres buques, entre ellos la goleta *Avante* con bandera inglesa, y fueron detenidos, juzgados y declarados por sentencia «buena presa» de la misma manera que el trasporte *Ensenada* sin reclamacion del gobierno ni de súbdito alguno de la Gran Bretaña. En esa época ya funcionaba el Consejo Real que sustituyó al de Estado, y existia el caso 8.° del art. 15 de su ley orgánica.

Pero ¿qué mas? Novísimamente, hace pocos meses fué detenida la barca chilena *Alice-Ward* por la goleta de guerra *Concordia*, y si bien no hay, ni se ha intentado suscitar duda alguna sobre la pertenencia enemiga del buque, preténdese, aunque sin razon ni motivo, que el cargamento de guano es propiedad francesa. El *Alice-Ward* fué conducido al puerto de Cádiz, y el tribunal de presas del Departamento, el mismo que juzga al TORNADO, prévia la tramitacion de ordenanza y con citacion y audiencia de los apresadores y del que se dice dueño del cargamento apresado, se dictó sentencia, sin que ni al gobierno francés, ni á su súbdito, ni al cónsul del

Imperio en Cádiz, se le ocurriera dudar siquiera de la jurisdiccion que reconocieron tácita y expresamente, y tan la reconoció el súbdito francés, que usando de un derecho incuestionable, llevó su alzada á S. A. el Tribunal supremo de Guerra y Marina, donde aun pende.

No sé si despues y en vista del ejemplo y la conducta del capitan Collier, que cuando ménos produce una dilacion que á nadie puede favorecer mas que á los apresados, habrá dicho ó espuesto algo sobre jurisdiccion; este recurso, sin embargo, seria tardío puesto que la competencia de la jurisdiccion y la esencia del juicio contradictorio lo habia reconocido en la instancia anterior.

Si atendida la distancia á que de la Península y sus posesiones de Ultramar se encontraba la escuadra del Pacífico, su comandante general quiso establecer en la misma un tribunal de presas y sentenciarlas allí, el gobierno de S. M. desaprobó su conducta, (por mas que reconociera el buen deseo que la motivára) y todos los espedientes se encuentran tramitándose en este Departamento, sin que ni á los interesados, ni á sus gobiernos se les haya ocurrido, ni que dejen de estar vigentes los tratados y ordenanzas, ni que la jurisdiccion de Marina sea incompetente para oir y fallar. Es muy cierto que el gobierno inglés protestó contra el proceder del comandante general de la escuadra, y protestó con sobrada razon, como creo protestaria hoy, siendo consecuente, si se arrancase á sus jueces naturales el conocimiento del espediente del Tornado, porque entonces como ahora, ese proceder era nuevo, inadmisible y contrario á las convenciones, tratados y ordenanzas vigentes, porque ni las juntas de asistencia que se forman en las escuadras son de la índole de las económicas de los Departamentos, ni en la del Pacífico habia Asesor ni Auditor que bajo su responsabilidad dictaminasen como lo ordena nuestra legislacion, ni letrados ni otros medios de defensa para los apresados, ni el tribunal, por mas que la tuviera de hecho, podia estar revestido de imparcialidad legal, cuando sus individuos tenian por ordenanza participacion en el producto de la presa; y sin duda nuestro gobierno debió apreciar estas razones, cuando mandó, como

llevo dicho, venir á este Departamento todos los procedimientos pendientes; habiendo, solo por un acto de deferencia y equidad hácia una nacion amiga y aliada como la Gran Bretaña, mandado devolver el MATIAS COUSIÑO, que fué el primer buque néutro detenido, por intentar forzar el bloqueo de Valparaiso, aunque sin conducir contrabando de guerra.

No conozco la nota del Sr. Ministro de Estado de 11 de Diciembre de 1865, pero si es cierto que en ella se ofrece «que los fallos del Tribunal (de presas), habian de ser re»visados por el Consejo de Estado, ante el cual, se concede »la mas ámplia defensa de los buques apresados,» S. E. ofreció una cosa imposible de cumplir, sin alterar completamente la organizacion y modo de ser de este alto Cuerpo cuando funciona como consultivo, y de esta manera, y no como Tribunal Contencioso-administrativo, segun los letrados consultados, ha de obrar en materia de presas marítimas.

Segun el art. 72 de la Ley de 17 de Agosto de 1860, ínterin no se publique el Reglamento sobre el régimen interior y órden de proceder el Consejo de Estado en los negocios gubernativos, observará los Reglamentos y disposiciones por los cuales se erigió el Consejo Real, que es el de 23 de Mayo de 1858. Pues bien: si se registra el capítulo 2.° consagrado á organizar la forma de las deliberaciones y consultas del Consejo en pleno, y que comprende del art. 10 al 38, no se encontrará ninguna disposicion que prevenga se oiga, de palabra ni por escrito, á las personas ó entidades interesadas en el asunto que el Gobierno voluntaria ó necesariamente somete á su deliberacion para oir su dictámen y con el que puede ó no conformarse. Esa audiencia además sería imperfecta, pues á los apresados no les interesa tanto que les oiga un alto Cuerpo, que por respetable que sea, no tiene otro derecho que el de ser oido á su vez, (*art. 45, ley citada*) como el de esponer sus razones y aducir sus pruebas, ante quien despues de OIR A TODOS haya de resolver definitivamente.

El giro que en la consulta se ha dado á este asunto, y que coincide con la declinatoria propuesta, no puede ser ni mas hábil ni mas ingenioso. Segun la doctrina que se esta-

blece, ese semi-juicio y semi-espediente, puede correr hasta cinco instancias: las del Comandante de Marina, Junta del Departamento, Tribunal Supremo de Guerra y Marina, Consejo de Estado, y la del Gobierno, sin que como acontece en los juicios eclesiásticos, causen ejecutoria las tres sentencias conformes, porque esas sentencias, no son sentencias sino dictámenes, y solo hay una «resolucion;» y por lo visto, si bien se pueden renunciar las instancias intermedias, no se puede prescindir de las dos últimas; y como la renuncia es potestativa y voluntaria en el apresado, cuando este tenga interés en dilatar la resolucion definitiva, naturalmente las ha de utilizar, haciendo, si no interminable, al ménos muy dilatado el término de ese semi-juicio.

Moral y legalmente se ha probado y está en la conciencia de todos, que el TORNADO iba destinado como medio de guerra al Gobierno chileno. Declarado, como se ha de declarar en justicia, buena presa, el Gobierno español puede utilizarlo para ofender al enemigo, si así lo estima útil; á ello, prévia la oportuna indemnizacion á los apresadores, le autoriza la legislacion vigente. Pues bien: ese medio de impedir que se aumenten las fuerzas marítimas de España, y lo cual quizá y sin quizá, no han previsto los directores del capitan Collier, es lo que constituye y regula la conducta de los verdaderos dueños del TORNADO, que rehuyendo entrar en el fondo de la cuestion, suscitan embarazos en la forma, para dilatar y hacer interminable el asunto.

Todavía hay mas, porque las intenciones se trasparentan al través de los actos: Mr. Saul Isaac, el que se dice dueño del TORNADO, ha estado muchos dias en Cádiz y algunos en Madrid procurando y organizando su defensa; ha aguardado conocer el resultado del juicio sumario, diciendo y proclamando que iba á defender su pretendida propiedad, y sin embargo, se ha ausentado de España, sin dejar mas representante que á D. Daniel Mac-Pherson, vecino de Cádiz, y por toda autorizacion legal una carta dirigida desde Madrid al mismo, cuya firma está comprobada por certificado del Sr. Ministro inglés en la córte. El D. Daniel, la ha presentado en el espediente, sin duda para que se le tenga por

parte, sin que por mas que con repeticion se le ha mandado, haya acompañado dictámen de letrado que declare «bastante» en su fondo y en su forma, esa autorizacion epistolar para comparecer en juicio, segun está mandado por punto general.

Si las gestiones de Collier prosperasen, si contra lo que no puedo creer ni esperar, el Gobierno decidiese con la Audiencia del Consejo de Estado el asunto pendiente, como que resulta de las pruebas y del espediente la legitimidad de la presa, esta seria declarada buena, y entonces de seguro saldría Mr. Saul Isaac, que continúa en una intencionada espectativa, quejándose y representando al Gobierno inglés y á sus Cámaras, porque se habian violado las formas, con infraccion no solo de los tratados, sino de las leyes españolas, decidiendo, á manera de acto administrativo y de gobierno, una cuestion que no podia sacarse de los *Tribunales* competentes.

Entonces sí que podria Mr. Lusk interpelar con razon y no sin motivo como acaba de hacerlo á Lord Stanley; entonces sí que este digno jefe del Foreing-Office podria, no ya protestar, sino reclamar contra la infraccion de los tratados, como sin duda lo haría, siendo consecuente con los principios consignados en sus notas, y nuestro Gobierno no tendria mas remedio, rindiendo culto à la justicia, que declarar nula su decision, sin que pudiera esculparse con la Ley privada, (caso 8.°, art. 45 de la Ley del Consejo de Estado), aunque dándole un sentido y significacion que no tiene, se interpretase en el de la Consulta, porque la Ley privada por sí sola no puede derogar ni aun modificar lo pactado expresa y terminantemente en tratados solemnes.

Y ya que incidentalmente y por segunda vez he aludido á la interpelacion de Mr. Lusk y á lo contestado por Lord Stanley, no quiero dejar de rectificar lo de las indicaciones que ha hecho á nuestro Gobierno sobre «*el largo periodo de tiempo que se invierte en el proceso*;» y las protestas «*contra la ilegalidad de ciertas cosas que han tenido lugar durante él.*»

Respecto á lo primero, el proceso mismo acredita que

ni se ha perdido un solo dia en el procedimiento, trabajándose todas las horas hábiles, ni que se hayan practicado diligencias que no sean, no ya pertinentes, sino necesarias y aun esenciales. Si ya no está terminado el asunto, como pudiera y debiera estarlo, no es culpa por cierto ni del Tribunal, ni de los apresadores, que como acontece en Inglaterra, han sido oidos, sino del capitan Mr. Collier y sus directores, que en vez de defenderse de los cargos que le resultan y de someterse á un Tribunal de Justicia, de la misma índole y del mismo fuero que el de su pais establecido para casos análogos, ha preferido suscitar obstáculos arbitrarios y proponer una escepcion dilatoria, improcedente é injusta, y al mismo tiempo, quejarse á su Gobierno y al de S. M. Católica, de esas mismas dilaciones que él provoca y sostiene.

Por lo demás, y á pesar de todo, Lord Stanley no puede estrañar el tiempo que en el procedimiento vá invertido, porque en su propio pais y en las Audiencias del Tribunal del Almirantazgo, que duraron desde el 21 de Abril hasta el 4 de Noviembre de 1854, se juzgaron y fallaron mas de cuarenta presas de buques enemigos ó néutros, habiendo trascurrido muchos meses desde que fueron capturados. Recuerdo entre otros casos el del buque mercante *La Divina*, que navegaba con bandera rusa y fué detenido por el vapor de guerra inglés *La Miranda*, el 2 de Abril de 1854. Y sin embargo que el buque era pertenencia y navegaba con pabellon enemigo; à pesar que por ello la legalidad de la captura y la confiscacion no podia ni ofrecer dudas, ni dar lugar á largos procedimientos, la declaracion de buena presa no tuvo lugar sino siete meses despues, es decir, el 4 de Noviembre, como puede registrarlo en las actas del Tribunal sentenciador. Otros casos pudiera citar en este sentido, pero baste saber que en ninguno de los juicios citados bajó la sustanciacion de cuatro meses.

En cuanto á lo de «*la ilegalidad de ciertas cosas durante el procedimiento*,» ilegalidad que sin duda deduce Lord Stanley de las quejas de Mr. Collier en abierta contradiccion con sus certificados, con sus declaraciones y con su conducta, y en el dictámen de los cuatro letrados matritenses, y en que

sin duda el Jefe del Foreing-Office ha atendido mas á tres de las firmas que le autorizan, que á las doctrinas que contiene, si el noble Lord quiere evitarse el «*hacer indicaciones*» al Gobierno de S. M. la Reina, la respuesta la encontrará en los tratados, en la práctica de su propio pais y aun en sus mismas notas.

Vuelvo á repetir que los letrados consultados no han previsto las eventualidades que he indicado, ni conocen la manera capciosa é intencionada con que se ha semi-personado Mr. Saul Isaac, ni el modo y manera con que han semi-autorizado al D. Daniel Mac-Pherson, para defenderse desde luego, si le conviene, ó decir cuando le plugiera, que no se le habia oido, ni se habia personado legalmente, ni menos podian ni debian perjudicarle los actos y aserciones del capitan Collier.

He dicho tambien que en el dictámen se incurria en contradicciones y aunque ya he apuntado alguna, voy á señalar otras.

Al fólio 29 del folleto, responden los letrados consultados al punto 2.°, que á los Comandantes de Marina corresponde «*resolver ó informar*» sobre la validez de la presa.

Resolver no es lo mismo que informar. El que decide una cosa, y esto hace el que resuelve, es porque tiene autoridad ó jurisdiccion para ello. El que informa solo entera ó dá noticia á otro de lo que se le pregunta. El que resuelve manda, dispone: el que informa aconseja, emite una opinion. Estas son las ideas que esplican ó enuncian esas palabras. Si el Comandante de Marina solo informa, no resuelve: si resuelve y decide, su resolucion y decision podrá ser confirmada ó revocada, pero no informa. Si puede resolver sobre la validez ó invalidez de la presa, como Autoridad ó como Juez, los interesados podrán aquietarse con su resolucion, en cuyo caso ni el Gobierno tiene que confirmarla, ni oir necesariamente al Consejo de Estado. Lo mismo puede y debe decirse si se interpone apelacion ó se reclama de la solucion á la Junta económica del Departamento y de la de esta al Tribunal Supremo de Guerra y Marina, que, segun el dictámen, puede revocar ó confirmar la resolucion ape-

lada. De las resoluciones se apela porque cuasan estado: de los informes ni puede ni debe apelarse, porque no indican mas que una opinion mas ó menos fundada. Véase, pues, como al confundir dos cosas, dos actos tan distintos en su esencia y en su forma, se incurre en una verdadera contradiccion y se amalgaman y confunden cosas tan diferentes.

Respondiendo al punto 3.° página 30, se principia por decir que «*no hay verdadero tribunal de alzada en los espedientes de presas.*» Y á renglon seguido se dice «*que puede verse el espediente en recurso de alzada, ante el Tribunal Supremo de Guerra y Marina, si los apresados no renuncian á ese trámite.*»

¿Se quiere contradiccion mas palmaria? ¿O quizá un Tribunal Supremo de la nacion no es verdadero tribunal? Y no se diga que los Jueces y Tribunales evacuan informes con arreglo á las leyes, y que en este sentido se habla en el dictámen, porque los informes siempré suponen, ó mandato de un superior, ó súplica de un igual ó inferior; y en ellos, cuando hay una gradacion gerárquica, ni se emplea ni se puede emplear la palabra «*alzada*» que implica recurso contra el inferior para ante el superior, siendo así que en los informes la gradacion es contraria, pues es de superior ó igual, á inferior ó igual, y nunca en órden inverso.

El informe es una garantía de acierto para el que resuelve, juzga ó manda; y ya sean necesarios ó voluntarios, jamás es ni puede ser potestativo en las personas interesadas en la «resolucion,» privar al que resuelve, ni aun de los voluntarios, porque repito, que esos medios, esas garantías de obtener el acierto, se conceden al que bajo su responsabilidad manda ó juzga. Dedúcese de esto que si los apresados ó apresadores pueden renunciar á la alzada para ante el Tribunal Supremo, ó para ante el Tribunal de presas del Departamento, ó la de ambos, esos Tribunales no obran en estos casos, como cuerpos consultivos ó comisiones, sino que así como los juzgados de provincia ejercen el Ministerio Judicial, con facultad de juzgar y hacer que se ejecute lo juzgado con arreglo á las leyes, sin que á ello se oponga, el que en tratándose de asunto de presas, sean Tribunales escep-

cionales, apreciando los hechos por reglas de equidad, y aplicando lo estipulado en los tratados, los principios del derecho público y los del de su propio pais que se conforma con aquellos; pues eso de obrar segun dicte el honor y la conciencia, podrá hacer que para ellos no sea tasada la prueba, como aconsejan los buenos principios, principios que la legislacion de Marina ha introducido en nuestra España con mucha antelacion á la comun, puesto que los juicios de paz se conocen en este fuero desde 1802, y el Jurado se halla establecido para calificar los naufragios, combates, averías y otros acontecimientos de la mar, desde 1748.

Los Juzgados de las provincias y las Juntas de Departamento, no son establecidas ni nombradas por el Gobierno, sino por leyes orgánicas, segun las cuales funcionan. No pueden, pues, ni deben considerarse como comisiones y comisiones consultivas, tanto mas cuanto que segun el artículo 15 de las ordenanzas de Corso de 1801, así los Comandantes como las Juntas, así los Asesores como los Auditores, son responsables de las *providencias* que se dictaren, y como los informes no obligan, ni por sí determinan cosa alguna, no pueden producir responsabilidad á quien los emite.

Si aun despues de cuanto llevo dicho y manifestado se pretendiera aun sostener, que el art. 45 de la Ley del Consejo de Estado, no es lo que se espuso y probó en el escrito que antes de ahora hé citado, y que envuelve en sí un principio derogatorio de los tratados, y de toda la legislacion privada que constantemente y de muy antiguo ha regido en nuestra España, quitando el carácter de contradictorio y judicial á los espedientes de presas, y sometiéndolos á la autoridad única, gubernativa y discrecional del Gobierno, que por mas que voluntaria ó necesariamente pida informes ó consejos, no está obligado á seguirlos, si aun pudiera conseguirse, que Inglaterra, Francia, los Estados-Unidos, y demás potencias signatarias de tantas convenciones solemnes, consintieran en rasgarlas todas, y someterse á esa nueva doctrina, á ese nuevo principio; si Inglaterra borrase del catálogo de sus Tribunales al del Almirantazgo, y Francia al Tribunal ó Consejo Imperial de presas, ese Tribunal ó Córte establecido

por Napoleon 1.° cuya presidencia encomendó al célebre Mr. Portales, todavía en España habia un obstáculo, en estos momentos insuperable, que imposibilitaría su ejecucion; este obstáculo es la falta de Reglamento ó ley de trámite, que lo armonicen con el flamante principio, puesto que esos trámites no pueden reglarse por el derecho consuetudinario, que no existe sobre la materia, ni menos por opiniones de letrados, que no tienen la facultad de legislar.

Otros principios claros, esplícitos y terminantes están consignados en nuestras leyes fundamentales, y sin embargo aun no se han puesto en ejecucion por falta de leyes orgánicas. En este caso, se encuentran entre otros, el de inamovilidad judicial, el de unificacion de códigos, y el de la esclusiva competencia del Senado para conocer como Tribunal de justicia en ciertas materias y contra determinadas personas; y sin embargo vemos que la inamovilidad judicial hasta hoy es un principio abstracto: que la unidad de fueros no se ha llevado á cabo, y buena prueba de ello es una soberana disposicion inserta estos dias en la GACETA, sobre las formalidades de los Testamentos en la Corona de Aragon, bien distintas que las de la de Castilla: y por último que si el Senado, hace algunos años ha funcionado ya como Tribunal, no pudo en 1847 verificarlo, porque aun no estaba ni discutida ni sancionada la ley que arregla el procedimiento, como despues aconteció á virtud de proposicion del Sr. Marqués de Miraflores. Así que nadie dudó que el atentado cometido en 4 de Mayo de 1847 por D. Angel La Riva, correspondiese á la jurisdiccion del Senado segun la constitucion de la Monarquia, y por mas que La Riva hábilmente dirigido por el ilustre letrado Sr. Perez Hernandez, interpuso la escepcion de incompetencia de la jurisdiccion ordinaria, no pudo resolverse en consonancia con el principio constitucional, por que no existia la ley de trámite que se publicó despues, sin duda para suplir esta falta en lo sucesivo.

Llego, por último, á un estremo del dictàmen, en que se ha procurado herir la justa susceptibilidad de uno de nuestros Tribunales Supremos.

En ese medio término adoptado por los letrados matri-

tenses en que nada se concede ni se niega de un modo terminante y absoluto; en que sin negar la existencia de la legislacion marítima de corso se le atribuye solo una semi-subsistencia; en que los Tribunales no son Tribunales, sino Comisiones; en que las instancias y sentencias son solo informes, y las alzadas no son apelaciones, se dice al fólio 25, que con arreglo á lo dispuesto en la ordenanza de 1802, puede haber una tercera instancia, en la que conozca el Supremo Consejo de la Guerra, y segun la ley orgánica del Consejo de Estado es indispensable que este alto Cuerpo entienda en estos asuntos, y que aunque es el PRIMER Cuerpo consultivo de la nacion, no por eso el CONSEJO DE LA GUERRA deja de tener el carácter de SUPREMO: de modo, que si se han de cumplir estrictamente ambas disposiciones, resultaria la anomalía de que en materia de presas entenderian dos CUERPOS SUPREMOS. Los letrados consultados resuelven fácilmente la dificultad, suprimiendo por propia opinion esa instancia y borrándola de la misma ordenanza que invocan y citan; y tambien segun el dictámen puede cesar esa anomalía siempre que los interesados renuncien á ese trámite, á ese recurso; de forma que el que no haya anomalía entre dos leyes españolas, y el que reine la mas completa armonía entre dos Cuerpos Supremos del Estado, se deja á la discresion y facultad de extranjeros que aunque amigos ó neutrales, son completamente estraños á nuestro régimen interior; ó á la de enemigos declarados, con quienes estamos en guerra, como acontece en los casos presentes del *Alice-Ward* y el TORNADO. Estas soluciones si bien pueden concebirse, como se han concebido, no pueden sostenerse.

El Tribunal Supremo de Guerra y Marina conoce en última instancia de estos espedientes, segun las ordenanzas, como conocia y ha conocido siempre que esa última instancia se ha utilizado. Y como la ejecutoria puede afectar intereses de súbditos de una potencia néutra ó aliada, posible es, que su Gobierno interponga sus buenos oficios, ó bien haga reclamaciones fundadas ó infundadas, pues en los actos políticos miran mas los Gobiernos la conveniencia que la estricta justicia. A esas reclamaciones políticas de Gobierno á Go-

bierno es à las que, sin duda alude el art. 45 tantas veces citado, pues si bien nuestro Gobierno no podrá hacer que dejen de ser verdades legales las ejecutorias de los Tribunales, puede sin embargo aconsejando á S. M. haga uso de su régia prerogativa, disponer la devolucion de una presa, la soltura de prisioneros, ú otra cosa semejante, no porque sea justo sino porque asi convenga á los altos intereses del Estado. Puede suscitarse tambien cuestion de potencia á potencia sobre la validez de la presa, por si el bloqueo fué ó no efectivo, sobre si los objetos eran ó no contrabando, ó sobre puntos análogos en las relaciones ó tratados diplomáticos, con mas ó menos fundamento, ó sin fundamento alguno, pero que sin embargo la conveniencia pública aconseje resolverla por un acto político en tal ó cual forma; pero sin afectar en nada ni para nada la invulnerabilidad de la cosa juzgada, puesto que el Gobierno en caso de devolucion respetaria por la indemnizacion los intereses creados. En estos casos son en los que el Gobierno deberá oir al Consejo de Estado en pleno, que como primer Cuerpo consultivo, y como primer Cuerpo político es el mas autorizado para apreciar la conveniencia, la razon de estado, consultando á S. M. lo mas conveniente á la gobernacion del reino, sin que por esto ni conozcan ni entiendan en un mismo asunto y concepto, dos Cuerpos Supremos, ni pueda en lo mas mínimo herirse la justa susceptibilidad de S. A. el de Guerra y Marina, ni se profane la santidad de la ejecutoria, como no se hiere, cuando S. M., atendiendo á los sentimientos de su maternal corazon, ó á altas consideraciones, indulta al que fué por ejecutoria condenado, ó manda devolver una presa como la del *Matías Cousiño*. Esta esplicacion al menos conserva la justa armonía entre todas las disposiciones vigentes.

Y ya que los letrados consultados citan la Ordenanza Real de 1.° de Julio de 1840 que organizó el Consejo de Estado en Francia, de la que dicen está tomado el caso 4.°, art. 11 del de la de nuestro Consejo Real, y el 8.° del 45 de la del de Estado, yo citaré á mi vez y les recomiendo vean la ejecutoria que tuvo lugar en el Consejo Imperial de presas de París en 2 de Junio de 1855, respecto á la declaracion de

buena presa de la fragata *Valentina*, antes Luisa, con bandera española y á la devolucion de su carga. En dicho documento tendrán lugar de observar que hubo igual tramitacion que la efectuada con el TORNADO, y que falló el Consejo Imperial de presas con audiencia de apresadores y apresados, y el fallo se llevó á puro y debido efecto, sin oir al Consejo de Estado, sin duda porque no hubo reclamacion de potencia á potencia y el Gobierno no tuvo que decidir cosa alguna en el terreno político ó de la conveniencia y por lo tanto no tuvo que oir al primer Cuerpo Consultivo del Imperio.

De lo espuesto se infiere lógicamente:

1.° Que la facultad de conocer sobre la validez de las presas marítimas, corresponde al beligerante, cuyos buques las hacen, y que por consiguiente las hechas por los de Guerra ó Corsarios españoles, es esclusiva de España.

2.° Que no es ni ha sido necesario que las Ordenanzas de Corso y la de Matrículas de Mar se modifiquen, no solo porque lo mismo comprenden á los Corsarios que á los buques de Guerra, sino porque están completamente conformes con lo estipulado en los tratados, y sustancialmente concuerdan con lo que se practica en Inglaterra, Francia, Estados-Unidos y demás potencias marítimas.

3.° Que el juicio sobre la validez ó ilegitimidad de presas marítimas tratándose de buques néutros, no es un acto de *conquista* sino de *equidad*, introducido por el derecho público en favor del apresado y que pronunciándose sobre ello sentencia por los Tribunales, con audiencia de las partes y con vista de las pruebas, no es un acto político, sino judicial.

4.° Que las diligencias que para el esclarecimiento de los hechos y recta aplicacion del derecho se practican oyendo las alegaciones de las partes y admitiendo las pruebas que aducen, no son ni pueden tener el carácter de espediente administrativo de instruccion, porque constituyen en su forma y en su fondo un procedimiento judicial. Que las sentencias que en ellos se pronuncian, no son simples dictámenes ó informes, sino mandatos y disposiciones que una

vez ejecutoriados se llevan á cabo por la jurisdiccion que los dictó, y que está investida con arreglo á las leyes de la facultad de juzgar y hacer que se ejecute lo juzgado.

5.º Que no hay trámites ni formas especiales que suplir respecto á la manera de proceder en materia de presas, porque todos están previstos en las Leyes y Ordenanzas del ramo, enteramente conformes con los tratados.

6.° Que en estos trámites no ha introducido variacion alguna el art. 11 de la Ley Orgánica del Consejo Real, ni el 45 de el de la del Consejo de Estado, porque este alto Cuerpo Consultivo solo debe ser oido necesariamente, cuando se susciten cuestiones internacionales en que el Gobierno tenga que atender á la conveniencia y decidir por actos políticos.

7.° Que no existe anomalía en que el Consejo de Estado y el Tribunal Supremo de Guerra y Marina conozcan de los asuntos de presas, pues este juzga y falla como Tribunal con jurisdiccion independiente del Gobierno, aunque administrando justicia en nombre de S. M., al paso que aquel se le oye, cuando surgen cuestiones de conveniencia independientes de las ejecutorias.

8.° Que esta apreciacion, esta interpretacion no es arbitraria puesto que se funda en lo que se practica en el vecino imperio, de cuya Ordenanza Real de 1840 se dice está tomada la audiencia de nuestro Consejo de Estado en materia de presas.

9.° Que en los espedientes ó juicios de presas deben ser oidos lo mismo los apresados que los apresadores, segun disponen nuestras leyes, acordes tambien á las de Francia é Inglaterra.

Reasumiendo cuanto llevo espuesto y concretándolo á las soluciones à que he dedicado mis modestos y desautorizados apuntes, resulta:

1.° Que en materia de presas marítimas, ya las conduzcan buques de guerra ó corsarios á los puertos no solo de la Peninsula sino de todos los dominios españoles, existe verdadera jurisdiccion y verdaderos Jueces y Tribunales con arreglo al derecho internacional y Tratados celebrados con las demàs naciones. Por consiguiente y segun los mismos,

esos actos son verdaderos juicios, sin participar en nada de espedientes administrativos ni gubernativos, y que la solucion que en ellos recae, tiene el carácter de una ejecutoria de Tribunal competente, y no de un acto político.

2.° Que hay *verdadero juicio* en los asuntos de presas marítimas, porque hay verdadera contencion de causa, audiencia, pruebas y legítima decision.

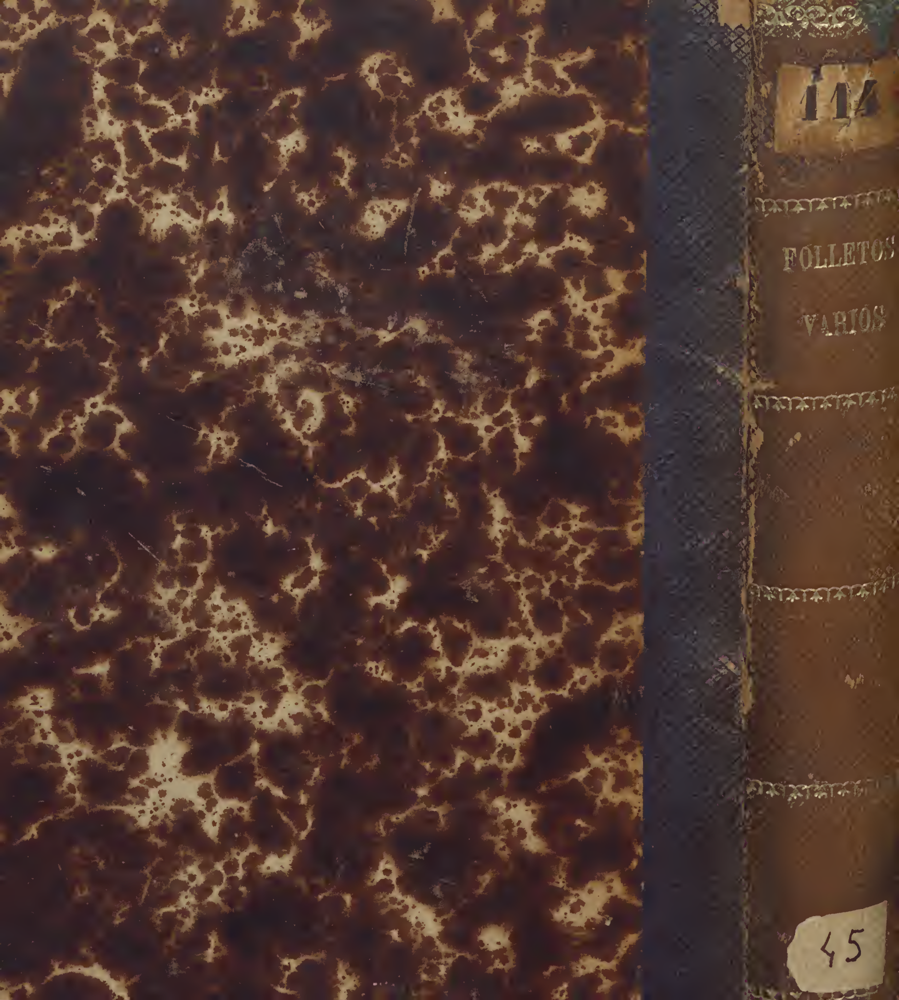
3.° Que hay en estos asuntos verdadero Tribunal de alzada, pues no de otro modo puede calificarse el superior, á quien acuden las partes, para que supla, enmiende ó revoque las providencias ó sentencias del inferior, y las que en ese recurso se dictan, causan ejecutoria con arreglo á derecho.

Cádiz 14 de Febrero de 1867.

FIRMADO:

El teniente de navío, oficial marinador del TORNADO,
MANUEL DE BUSTILLO Y PERY.




114
FOLLETOS
VARIOS
45